

• Revista de Prensa •
Del 04/09/2019 al 05/09/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	04/09/2019	Diario Tecnología	A partir de ahora será mucho más sencillo sacarse el permiso de conducir, ¿por qué?	Digital
2	04/09/2019	ComputerHoy.com	A partir de ahora será mucho más sencillo sacarse el permiso de conducir, ¿por qué?	Digital

SECTOR

3	05/09/2019	El Mundo, 35	... mientras España acumula coches cada vez más viejos y contaminantes	Escrita
4	05/09/2019	ABC Sevilla, 20	Ir sin carné y bebido, los delitos de los sevillanos al volante	Escrita
5	05/09/2019	Segre Castellano Lleida, 3	Ir en patinete eléctrico por la acera o la calzada será multado con 80 en Lleida	Escrita
6	05/09/2019	Centro Zaragoza, 18-21	El parabrisas y los sistemas de seguridad ADAS	Escrita
7	05/09/2019	El Espanol	Qué coche me compro: los seis más vendidos del diésel al eléctrico por el tipo de combustible	Digital
8	05/09/2019	20 Minutos	Los riesgos del efecto submarino: qué es y cómo evitarlo	Digital
9	04/09/2019	El Economista	El director general de la DGT hablará de seguridad vial y nueva movilidad en el Foro Ibercaja	Digital
10	04/09/2019	20 Minutos	Más del 50% de los conductores no cambia las ruedas a tiempo	Digital
11	04/09/2019	La Sexta	Los radares de ruido comenzarán a multar a partir de otoño	Digital
12	04/09/2019	Las Provincias	Diez reglas de oro para llevar a los niños en el coche	Digital
13	04/09/2019	Levante-emv.com	Estos son los nuevos radares que ya prueban en Francia y que podrían llegar a España	Digital
14	04/09/2019	autopista.es	Todas las ayudas que tendrán desde ahora los nuevos conductores	Digital
15	04/09/2019	Tribuna de Soria	Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar	Digital
16	04/09/2019	Tribuna de Palencia	Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar	Digital
17	04/09/2019	tribunaleon	Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar	Digital
18	04/09/2019	tribunasegovia	Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar	Digital
19	04/09/2019	La Tribuna de Salamanca	Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar	Digital
20	04/09/2019	TopGear.es	VÍDEO: Esto es lo que no debes hacer si te encuentras un vehículo prioritario	Digital
21	04/09/2019	7tvregiondemurcia.es	El 80% de los conductores no sabe usar los sistemas de ayuda a la conducción	Digital

A partir de ahora será mucho más sencillo sacarse el permiso de conducir, ¿por qué?

Diario Tecnología • [original](#)

[Artículo original](#)

Si obtener el permiso de conducir está en tu lista de cosas por hacer desde hace tiempo, ahora es el mejor momento para ponerte en serio. Y es que, **a partir del 15 de septiembre, sacarse el carné de conducir en España va a ser bastante más fácil**. Te contamos cuáles son los cambios que va aplicar la DGT.

En un par de semanas, los alumnos que vayan a realizar el examen para sacarse el permiso de conducir encontrarán diversas ventajas que harán que conseguir el aprobado sea bastante más sencillo que hasta ahora. En concreto, las novedades hacen referencia a la parte práctica de la prueba y se centran en **permitir el uso de determinadas ayudas tecnológicas que integran los coches actuales**.

En los últimos años, la tecnología que implementan los vehículos ha evolucionado con mucha rapidez. Gracias a esto, en la actualidad los conductores pueden beneficiarse de todo tipo de herramientas que hacen que la conducción sea no solo mucho más cómoda y sencilla, sino también más segura.

Teniendo en cuenta que algunas de estas herramientas tecnológicas están cada vez más presentes en los coches y que además favorecen la seguridad, la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) pidió a la DGT **que permitiera su uso durante el examen práctico del carné de conducir**. Y es que, en la actualidad, el empleo de algunos mecanismos de asistencia está penalizado en la prueba, lo que dificulta a las autoescuela la adquisición de vehículos.

La DGT ha escuchado esta petición y **los cambios en el examen práctico del permiso de conducir se implantarán a partir del 15 de septiembre**. Entre ellos destacan el uso de las cámaras de marcha atrás y sensores de aparcamiento que equie el coche, el sistema de ayuda de salida en pendiente, la activación automática de luces y parabrisas, la alerta de tráfico cruzado (RCTA), el sistema de frenado de emergencia (AEB), el sistema Start-Stop, el aviso de frenada de emergencia (EDB) y el sistema de detección de fatiga.



Acciona Motosharing

De camino a la conducción autónoma

Si bien es una muy buena noticia que la DGT admita el uso de los mecanismos tecnológicos en el examen práctico del carné del conducir, podemos aventurar que muy pronto surgirán nuevas herramientas de asistencia que será necesario incluir también en la prueba.

En los últimos años, la evolución de los mecanismos tecnológicos de asistencia a la conducción nos están poniendo en el camino de la conducción autónoma. Los coches más modernos vienen equipados con infinidad de herramientas que, aunque todavía no permiten que el vehículo vaya sin conductor, **facilitan mucho la tarea de ir al volante**: la asistencia automática de aparcamiento o la asistencia de mantenimiento de carril son solo un par de ejemplos del potencial de la tecnología aplicada a la conducción.

Parece inevitable que los coches sean cada vez más autónomos, y más pronto que tarde **llegará el momento en el que no necesitarán que una persona vaya al volante**.



A partir de ahora será mucho más sencillo sacarse el permiso de conducir, ¿por qué?

Sandra Arteaga • original



Si obtener el permiso de conducir está en tu lista de cosas por hacer desde hace tiempo, ahora es el mejor momento para ponerte en serio. Y es que, **a partir del 15 de septiembre, sacarse el carné de conducir en España va a ser bastante más fácil**. Te contamos cuáles son los cambios que va aplicar la DGT.

En un par de semanas, los alumnos que vayan a realizar el examen para sacarse el permiso de conducir encontrarán diversas ventajas que harán que conseguir el aprobado sea bastante más sencillo que hasta ahora. En concreto, las novedades hacen referencia a la parte práctica de la prueba y se centran en **permitir el uso de determinadas ayudas tecnológicas que integran los coches actuales**.

En los últimos años, la tecnología que implementan los vehículos ha evolucionado con mucha rapidez. Gracias a esto, en la actualidad los conductores pueden beneficiarse de todo tipo de herramientas que hacen que la conducción sea no solo mucho más cómoda y sencilla, sino también más segura.

Teniendo en cuenta que algunas de estas herramientas tecnológicas están cada vez más presentes en los coches y que además favorecen la seguridad, la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) pidió a la DGT **que permitiera su uso durante el examen práctico del carné de conducir**. Y es que, en la actualidad, el empleo de algunos mecanismos de asistencia está penalizado en la prueba, lo que dificulta a las autoescuela la adquisición de vehículos.

La DGT ha escuchado esta petición y **los cambios en el examen práctico del permiso de conducir se implantarán a partir del 15 de septiembre**. Entre ellos destacan el uso de las cámaras de marcha atrás y sensores de aparcamiento que equie el coche, el sistema de ayuda de salida en pendiente, la activación automática de luces y parabrisas, la alerta de tráfico cruzado (RCTA), el sistema de frenado de emergencia (AEB), el sistema Start-Stop, el aviso de frenada de emergencia (EDB) y el sistema de detección de fatiga.



Acciona Motosharing

Acciona regala 30 minutos gratis a todos los nuevos usuarios de su aplicación de motosharing. Sólo tienes que darte de alta con documentos válidos para disfrutar de la movilidad en moto eléctrica en tu ciudad.

[Obtén 30 minutos gratis al registrarte en Acciona Motosharing](#)

De camino a la conducción autónoma

Si bien es una muy buena noticia que la DGT admita el uso de los mecanismos tecnológicos en el examen práctico del carné del conducir, podemos aventurar que muy pronto surgirán nuevas herramientas de asistencia que será necesario incluir también en la prueba.

En los últimos años, la evolución de los mecanismos tecnológicos de asistencia a la conducción nos están poniendo en el camino de la conducción autónoma. Los coches más modernos vienen equipados con infinidad de herramientas que, aunque todavía no permiten que el vehículo vaya sin conductor, **facilitan mucho la tarea de ir al volante**: la asistencia automática de aparcamiento o la asistencia de mantenimiento de carril son solo un par de ejemplos del potencial de la tecnología aplicada a la conducción.

Parece inevitable que los coches sean cada vez más autónomos, y más pronto que tarde **llegará el momento en el que no necesitarán que una persona vaya al volante**.



... mientras España acumula coches cada vez más viejos y contaminantes

La edad media está en 12 años, muy por encima de Francia, Alemania o Reino Unido

FÉLIX CEREZO MADRID

Que si prohibición en 2040, que si no prohibición en 2040 y mientras tanto, los coches que circulan hoy por nuestras carreteras son un poco más viejos, un poco más inseguros y también un poco más contaminantes que los que había ayer.

En 2007, a las puertas de la crisis, la antigüedad media de los turismos españoles estaba en los ocho años según la asociación de constructores Anfac. Hoy, pasa de los 12, por encima ligeramente de Italia y entre tres y cuatro años más de lo que tienen, como media, los turismos en Reino Unido, Francia o Alemania.

Eso quiere decir que la mayoría, sobre todo en el caso de los diésel, sólo tendrá derecho a la etiqueta ecológica B, la última de las cuatro que concede la DGT, pero la primera a la que se aplican restricciones al tráfico en episodios de alta contaminación. De hecho, todos los turismos con esa antigüedad se corresponden con la normas Euro 4 y Euro 5, lo que supone que los de gasóleo emiten entre dos y tres veces más NOx que los que cumplen la actual Euro 6.

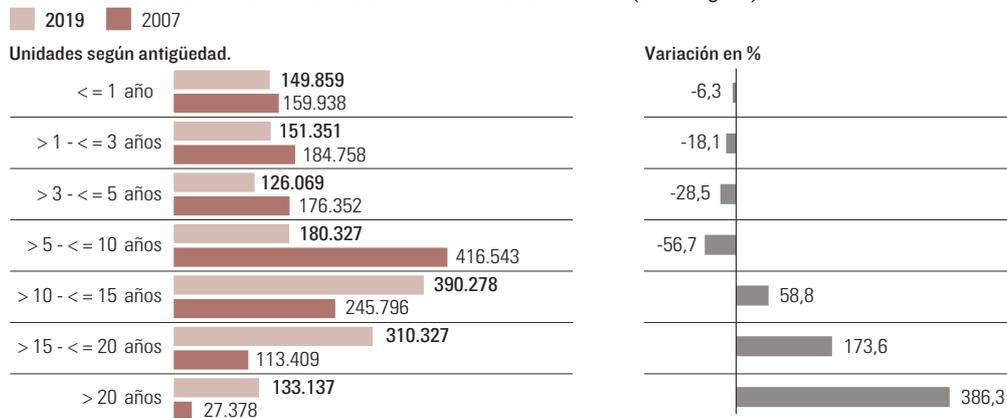
Anfac ha elaborado un estudio en el que demuestra las claves de este deterioro del parque automovilístico. Recoge datos de los ocho primeros meses de 2007 y 2019, con unos volúmenes de mercado –entre automóviles nuevos y de ocasión– equiparables en el entorno de los 2,4 millones de unidades. Aunque distintos en su composición.

De este modo, si en ese tiempo el mercado de segunda mano ha crecido un 8,8% (hasta 1,4 millones), las matriculaciones –muy afectadas por los ataques al diésel– han retrocedido un 21% (883.649 unidades).

Además, no sólo ha subido la venta de usados, sino que lo ha he-

MÁS COCHES USADOS, MÁS VIEJOS

ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN VENDIDOS (Enero - agosto)



FUENTE: Elaboración propia.

A. U. / EL MUNDO

HASTA 2,2 VECES MÁS RIESGO DE MORIR EN UN ACCIDENTE

Hace ya unos años que la DGT empezó a lanzar mensajes sobre el riesgo que suponía el progresivo envejecimiento del parque español. Tras estudiar miles de accidentes, sus datos concluían que el riesgo de fallecer en un accidente en un coche de entre 10 y 14 años de antigüedad era 1,6 veces superior al de un turismo de sólo cuatro años. Y si la edad estaba entre los 15 y los 19 años, se multiplicaba por 2,2.

cho de la peor forma posible: en los modelos más antiguos. Por ejemplo, las operaciones con vehículos de entre 10 y 15 años han crecido un 58%, hasta los 390.000 coches; las de entre 15 y 20 años se han multiplicado por 2,6 y las de modelos que superan la veintena de años lo ha hecho por casi cinco. Entre enero y agosto de 2019 cambiaron de dueño 133.000 vehículos con esa edad.

Consecuencia: seis de cada 10 automóviles de ocasión que se venden ahora mismo en España tienen de 10 años para arriba, más del doble de la cifra de 2007.

Los datos anteriores demuestran, señala Anfac, que la gente sigue queriendo comprar coches, aunque haga de ellos un uso más racional y no los empleen, por ejemplo, en ciudad. Lo que ocurre es que, ante la

Del lado medioambiental, sin irse a casos tan extremos, un automóvil con 10 años emite un 85% más de NOx que uno moderno y un 30% más de CO₂. El primero es un peligroso contaminante que para las autoridades europeas y españolas parecía no existir hasta que, hace cuatro años, estalló el ‘dieselgate’. El segundo siempre ha estado en el foco de atención, ya que es uno de los gases responsables del calentamiento global y, por tanto, centro de las políticas internacionales. En España, es el parámetro que se emplea para fijar el impuesto de Matriculación que paga un coche nuevo.

incertidumbre de qué pasará con el modelo que adquiera ahora, esa demanda retenida se está satisfaciendo en el mercado de ocasión; y de aquella manera, con automóviles muy baratos. Porque a nadie se le oculta que estas operaciones las realizan casi en exclusiva las familias, cuya demanda en el mercado nuevo cae desde hace un año y un 14,3% en 2019.

Ir sin carné y bebido, los delitos de los sevillanos al volante

► El 90% de casi 4.000 sentencias por delito contra la seguridad vial acabó en condena

MERCEDES BENÍTEZ
SEVILLA

Casi el 90 por ciento de las sentencias por delitos contra la Seguridad Vial que se dictaron durante el pasado año 2018 en Sevilla acabaron con una en sentencia condenatoria. El dato lo ha avanzado a ABC el fiscal coordinador de Seguridad Vial de Sevilla, Luis Rodríguez León, que ha incorporado esas cifras a la memoria de la Fiscalía General del Estado que se hará pública en los próximos días.

Según esas cifras, que la propia Fiscal General del Estado, María José Segarra, entregará la próxima semana al Rey en el acto de apertura del año judicial, el pasado año hubo en Sevilla cerca de 4.000 sentencias por delitos contra la Seguridad Vial. Y, de entre esas sentencias, las infracciones más cometidas fueron conducir sin puntos o sin permiso de circulación o también conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Los más comunes

Es decir, los tipos delictivos más cometidos por los conductores sevillanos a lo largo del pasado año son los que regula el artículo 384 del Código Penal para los conductores que van sin carné ya sea por pérdida de vigencia de los puntos o por no haber obtenido nunca el permiso de circulación. Y también al artículo 379.2 del Código Penal que se aplica a los que conducen bajo los efectos del alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas. En este caso predomina más el alcohol que las drogas.

Según el fiscal especializado, ambas infracciones supusieron más del 70 por ciento de los delitos contra la seguridad vial que se cometen en Sevilla cada año. A ello le siguen otros tipos delictivos que fluctúan como el artículo 383 del Código Penal que regula las sanciones para aquellos que se niegan a someterse a las pruebas de alcohol o las drogas o conducción temeraria regulada en el artículo 381 del Código Penal.

El fiscal delegado Luis Rodríguez León se muestra satisfecho de estos resultados y asegura que es una muestra de la coordinación de la Fiscalía de Seguridad Vial con la Policía Local y la Guardia Civil que «está funcionando bien y eso se nota en la actividad delictuencial que cada vez se afina mucho más y se llega a más sentencias condenatorias».

En cuanto al sexo de los infractores, desde la Fiscalía se recuerda que

los hombres cometen el doble de infracciones de este tipo que las mujeres. Normalmente se producen más infracciones durante los fines de semana por la sencilla razón de que se incrementan los controles de Tráfico que igual se hacen por la ciudad que en las principales salidas.

Por teléfono

Sin embargo, sobre los que conducen hablando por el teléfono móvil, la Fiscalía de Seguridad Vial carece de datos sobre esas sanciones porque se trata de una infracción administrativa. «La única forma de que eso llegara a lo penal sería que se pusiera en peli-

gro la integridad de alguien», explica el fiscal recordando que se trata de un tema que aún está abierto a posibles modificaciones futuras.

Rodríguez León asegura que en materia de Seguridad Vial se ha «tocado techo» en las medidas que se pusieron en marcha, como el carné por puntos por lo que los datos apenas fluctúan

**Fines de semana
Suele haber más
infracciones durante los
fines de semana porque
hay más controles**

con respecto a años anteriores y que ello indica que tal vez sería necesario «revisar las normas».

En cuanto al cumplimiento de las penas por estas sentencias, los condenados por estas conductas pueden cumplir la sentencia con trabajos en beneficio de la comunidad, multas o penas de prisión (en el caso de las conductas más graves).

Falta de medios

El problema al que se enfrenta la Fiscalía de Sevilla es que la falta de plantilla les ha dejado sin posibilidades de realizar estadísticas con más detalles pese a que había un convenio con la Junta de Andalucía para profundizar en estas estadísticas que hasta hace unos años se hacían públicas anualmente. Una vez más la falta de medios que llevan ya tiempo denunciando tanto en la fiscalía sevillana como en el resto de la comunidad.



Un agente realiza la prueba del alcohol a un conductor

ABC

Los casos de los patinetes, paralizados por falta de normativa

A la Fiscalía de Seguridad Vial que coordina Luis Rodríguez León también están llegando en los últimos tiempos atestados sobre asuntos de patinetes, de los muchos que actualmente circulan por la ciudad que ha visto incrementada la flota con el desembarco de algunas empresas de alquiler. Sin embargo, están «paralizados» hasta ver qué postura va a adoptar definitiva-

mente la Dirección General de Tráfico. Porque se trata de Vehículos de Movilidad Personal que van desde el típico que se impulsa con el pie hasta algunos que tienen apariencia de patinete pero son «verdaderos ciclomotores». El problema, según el fiscal, es que la ciudad se ha llenado «de todo tipo de cacharros» que se están admitiendo pero no están bien regulados desde el punto de

vista de tráfico. El fiscal insiste en que los que tienen más velocidad y potencia como un ciclomotor deberían ir por la calzada y tener permiso para circular, matrícula, seguro y casco. Todo lo que lleva una moto. Además recuerda que cada ayuntamiento ha regulado el tema de la forma que ha querido y hay normativas distintas entre unas y otras ciudades. «Ni los que compran patinetes saben los que están comprando ni los peatones están seguros», recalca el fiscal Rodríguez León.

La Paeria sancionará con 200 euros a los usuarios de patinetes eléctricos que no lleven casco y con 80 a los que cometan otro tipo de infracción como ir por la calzada o la acera, salvo en zonas 20 o 30. Así lo prevé el cuadro de multas que el gobierno presentó ayer en la comisión de Seguridad y que con toda probabilidad será aprobado este mes.

POLÍTICA MOVILIDAD

Ir en patinete eléctrico por la acera o la calzada será multado con 80€ en Lleida

El cuadro de sanciones, que castiga con 200 euros no llevar casco, listo este mes

SANTI COSTA DOMINGO

LLEIDA | Conducir un patinete eléctrico sin casco será castigado con 200 euros de multa y hacerlo fuera de las zonas habilitadas (que son el carril bici, paseos y zonas 20 y 30), ir sin timbre o luces o sin mantener la distancia de separación mínima de 1 metro con peatones y fachadas estará penalizado con 80 euros. Así lo prevé el nuevo cuadro de sanciones complementario a la ordenanza de circulación y que el equipo de gobierno de la Paeria presentó ayer a los grupos municipales en la comisión de Seguridad. Está previsto que el cuadro de multas será aprobado a través de un decreto de alcaldía alrededor del día 20 de este mes, según la información facilitada durante la comisión, pero antes deberá ser ratificado por la comisión de Economía. La Paeria instalará señales en formato vinilo para prohibir la circulación de los patinetes eléctricos desde la mañana hasta la noche en el Eix Comercial (ver desglose lateral).

La elaboración del cuadro de sanciones es una tarea que el equipo de gobierno heredó de la anterior corporación municipal, que ya modificó la ordenanza de circulación para prohibir que los patinetes pudieran ir por las aceras o calzadas y que entró en vigor el pasado mes de abril. Las sanciones que contempla el nuevo cuadro castigan con 80 euros, 40 si se abonan de forma inmediata, nueve de las once infracciones tipificadas, que tienen la categoría de leves, mientras que solo dos, la de ir sin casco y la de conducir de forma temeraria, están calificadas como graves y pueden acarrear multas de 200 euros, la mitad si se pagan al momento.

Asimismo, el equipo de gobierno anunció que modificará la ordenanza de circulación, también en lo que respecta a los vehículos de movilidad personal, para adaptarla a las actualizaciones de la ley de Tráfico de 2015. El consistorio añadió que también llevará a cabo una campaña informativa sobre la normativa que regula la circulación de los vehículos de movilidad personal y también las bicis par fomentar su buen uso.

Por su parte, el grupo municipal del PSC se mostró satisfecho de que el equipo de gobierno "haya cumplido el compromiso de redactar el decreto de sancio-

EL NUEVO CUADRO DE SANCIONES		
VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL	MULTA	DESCUENTO PRONTO PAGO
Circular fuera del carril habilitado o bien por la calzada sin cumplir las prescripciones de seguridad	80 €	40 €
Circular un menor de 16 años sin la supervisión de un adulto, con dispositivos no adecuados a su edad, dentro de las zonas de circulación o espacios abiertos al tráfico. Conducir un menor de edad, transportando personas en un dispositivo homologado.	80 €	40 €
Conducir sin diligencia y precaución necesaria, poniendo en peligro a los demás usuarios y sin respetar la preferencia de los peatones.	200 €	100 €
No mantener la separación mínima de 1 metro respecto a los peatones.	80 €	40 €
No mantener la separación mínima de 1 metro respecto a las fachadas.	80 €	40 €
Circular en momentos de alta intensidad o aglomeración de personas, o cuando no sea posible mantener 1 m. de distancia respecto a estas o circular en línea recta durante 5 m. de manera continuada, en espacios reservados a los peatones.	80 €	40 €
Circular con VMP de tipo B sin llevar casco.	200 €	100 €
Circular sin timbre, luces y elementos reflectantes homologados, excepto tipo A.	80 €	40 €
Circular los VMP tipo A, B, C1 Y C2 por zonas habilitadas, excediendo la velocidad permitida. (Especificar).	80 €	40 €
Estacionar los VMP tipo A y B fuera de los lugares habilitados, ante reservas de movilidad reducida, carga y descarga, otras reservas dentro del horario, en las aceras impidiendo el paso de peatones o bien atarlas al mobiliario urbano.	80 €	40 €
Estacionar el VMP tipo C1 y C2 fuera de los espacios habilitados al efecto.	80 €	40 €

Fuente: Paeria

SEÑALIZACIÓN

Señales para vetar que circulen por el Eix de 9.00 a 21.00

El consistorio instalará dos tipos de señales de vinilo para visualizar que estos vehículos no pueden ir por el Eix durante todo el día. Se instalarán 23 señales en distintos cruces del Eix que prohibirán que los patinetes circulen de 9.00 a 21.00 horas. Una de las señales, la roja, prohíbe taxativamente su circulación durante estas 12 horas, mientras que la otra, la azul, lo permite solo si es para acceder a un vado.

Señal roja

- Alcalde Costa - Ramon Soldevila (1)
- Alcalde Costa - Av. Catalunya
- Sant Antoni - Catalunya
- c. La Paloma - Av. Blondel
- c. Correu Vell - Av. Blondel
- c. Vila de Foix - Av. Blondel
- Pati de les Comèdies - Av. Blondel
- Cavallers - Av. Blondel
- Cavallers - Caldereries
- Pl. Sant Francesc
- c. Saragossa
- c. Sant Joan - Pl. Sant Joan
- c. Sant Joan - Pl. La Sal
- Baixada de l'Audiència - Blanquers
- c. Carme - Democràcia
- c. Pi i Margall - Pl. Mossèn Cinto Verdaguer
- Igualada - Comtes d'Urgell
- Cardenal Remolins - Anselm Clavé

Señal azul

- Alcalde Costa - República Paraguai
- Alcalde Costa - Ramon Soldevila (2)
- Almodí Vell - La Palma
- Democràcia - Magdalena
- Cardenal Remolins - Democràcia



Una usuaria con un patinete eléctrico en la pasarela de la estación, donde su circulación está permitida.

nes" y pidió que la nueva ordenanza priorice la seguridad de peatones, especialmente de los colectivos más vulnerables como la gente mayor y los niños. A su vez, el edil del PP, Xavi Palau, abogó por que las multas sean proporcionales y que se priorice la seguridad del peatón. También espera que la nueva ordenanza potencie y priorice el transporte público y que estas modificaciones de la ley sean para mejorar la movilidad.

Los usuarios piden que se informe antes de sancionar

"Estamos a favor de que se establezca un cuadro de sanciones, pero primero hay que hacer pedagogía", asegura el presidente del colectivo Vehículos de Movilidad Personal Lleida (VMP Lleida), Gerard Valentines, que aboga por que haya un período para informar sobre las sanciones antes de imponerlas. "La mayoría

de los usuarios desconocen la normativa y aspectos como que es obligatorio llevar casco, por ello es necesario que primero se haga una campaña informativa", afirmó Valentines, que advirtió que "la Dirección General de Tráfico quiere impulsar una regulación para los patinetes eléctricos a nivel estatal, por lo que

la Paeria debería comprobar que la ordenanza municipal no la contravenga". Por otro lado, Valentines dijo que la Paeria ha contactado con ellos para modificar la ordenanza de circulación en lo que a patinetes eléctricos se refiere. "Se hará de forma conjunta entre administración, entidades y usuarios", añadió.

Carrocería y pintura

18

El parabrisas y los sistemas de seguridad ADAS

Carglass® informa sobre la importancia de la calibración de las cámaras en los parabrisas

El parabrisas es la parte del vehículo que más visualizamos y, sin embargo, es uno de los grandes desconocidos del mundo del automóvil, siempre transparente ante nuestros ojos. Muy pocos usuarios son conscientes del papel clave que juega en su seguridad, de lo importante que es tenerlo en perfecto estado y de que su mantenimiento ha de ser llevado por verdaderos especialistas. Y aún más en los vehículos de las últimas generaciones, que equipan sistemas avanzados de asistencia a la conducción (sistemas ADAS, por sus siglas en inglés). Las cámaras y algunos sensores de estos sistemas están incorporadas en el parabrisas. Cuando se sustituye este elemento y se instala uno nuevo, estas cámaras y sensores han de ser calibrados para asegurarnos de que ofrecen la información correcta y precisa a los sistemas de seguridad. Y esta calibración ha de ser realizada por profesionales con la formación, experiencia y tecnología adecuada.

Alicia Segura
Comunicación y Relaciones Públicas de Carglass®

El parabrisas, clave en la seguridad

Un estudio realizado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) en 2017 puso encima de la mesa estas carencias. Comenzando por lo más básico, sigue habiendo muchos conductores (un 40%) que circulan con un parabrisas rayado y/o con un impacto; y el 75% ha conducido con las escobillas en mal estado o con el parabrisas sucio. El 90% de la información que recibimos al conducir nos llega al cerebro a través de la vista, por lo que un parabrisas sucio, rayado o mal estado reduce la visibilidad, provoca reflejos y puede causar un grave accidente.

Pero más allá de esta evidencia, poca gente sabe que el parabrisas cumple una función estructural en el vehículo. De hecho, contribuye a que el techo no se hunda en caso de vuelco. Tampoco es un hecho conocido que el parabrisas afecta decisivamente al funcionamiento del airbag del pasajero delantero. En la mayoría de los coches, este airbag se despliega y

ofrece su protección apoyándose sobre el parabrisas. En el supuesto de una incorrecta instalación, éste puede salir despedido con el violento impacto del airbag, que tampoco podrá cumplir su función protectora.





La cámara, vital para el funcionamiento de los sistemas ADAS

Hay otro elemento directamente relacionado con el parabrisas que cada vez adquiere más importancia: los sistemas ADAS. Los más comunes son la frenada automática de emergencia y ayuda al mantenimiento del carril, pero hay muchos más, como la detección de ángulo muerto o el sistema de detección de fatiga, la alerta de cambio involuntario de carril, la alerta de tráfico trasero cruzado o el reconocimiento de señales de tráfico.

Todos ellos funcionan con la información combinada que reciben de múltiples sensores y cámaras. Esos "ojos" y sensores disponen de unas capacidades y limitaciones debido a su tecnología y naturaleza. Solo la combinación de la información aportada por todos ellos -denominada fusión de sensores- por parte del "cerebro" del automóvil, produce un reconocimiento fiable del entorno.

La cámara frontal, que suele estar instalada en el parabrisas, es uno de los sensores clave en esta función. Las cámaras aportan una información muy valiosa a los sistemas ADAS. Tienen la ventaja de adaptarse a diferentes tareas, reconocer colores y tener un amplio rango de 50 a 500 metros, y de hasta 180°; y las desventajas de ofrecer problemas de visión en condiciones climatológicas adversas o cuando están sucias, y de estar sujetas a ilusiones ópticas naturales. La cámara solo "entiende" lo que ha sido previamente clasificado en su software y solo mide ángulos, todo lo demás es calculado.

Los sensores de vídeo más modernos son "estéreo", con un rango de medición 3D de más de 50 metros. Estas cámaras registran los objetos espacialmente, determinando su distancia, y reconocen espacios vacíos, gracias a diferentes algoritmos y el uso de la inteligencia artificial (IA). Con todo ello, son capaces de ofrecer un reconocimiento fiable de

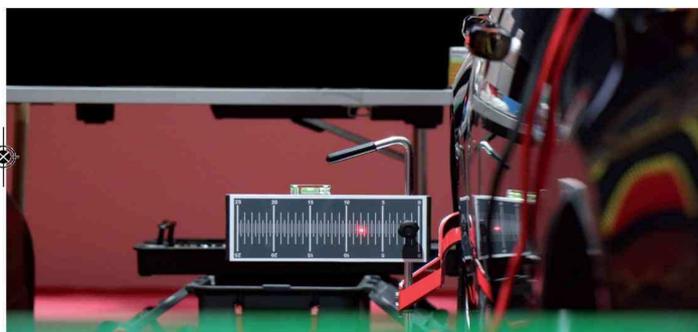
Carrocería y pintura El parabrisas y los sistemas de seguridad ADAS

peatones, animales y objetos; y de leer letras y números en las señales de tráfico.

20

Sustitución del parabrisas con todas las garantías de seguridad

Cuando se sustituye un parabrisas hay que desmontar las cámaras y sensores ADAS del cristal roto y montarlos en el nuevo. Una vez instalados, estos sistemas han de ser recalibrados para asegurar que funcionan con la máxima precisión y mandan la información correcta a los sistemas de seguridad. Carglass® realiza el calibrado de cámaras en todos los casos en los que así lo recomienda el fabricante. De esta forma, nuestros clientes pueden realizar la sustitución del parabrisas que incorpora esta tecnología con todas las garantías de seguridad.



La calibración de estas cámaras es una operación compleja y exige la utilización de instrumentos de alta precisión, además de la formación adecuada para los técnicos que van a utilizarlos. Un sistema mal calibrado que recibe una señal errónea o imprecisa podría reportar indicaciones o tomar decisiones erróneas que afectasen a la conducción y a la seguridad.

Es responsabilidad de los profesionales de la cristalería del automóvil cumplir con los requerimientos establecidos los fabricantes. Y es muy importante que conductores y usuarios sean conscientes de la importancia de este componente de sus vehículos y exijan el máximo cuidado y atención. Deben ponerse en manos de expertos y especialistas en la materia cuando sea necesaria una reparación o sustitución de parabrisas, exigiendo su correcta y perfecta instalación, para mantener los parámetros de seguridad con los que el vehículo salió de fábrica.

El equipo técnico de Carglass® ha recibido la formación necesaria para realizar una calibración de tecnología ADAS impecable, y Carglass® no solo dispone de los instrumentos y tecnología innovadora para calibrar correctamente, sino que también invierte constantemente en su actualización tecnológica y de servicios.

Gracias a ello, Carglass®, especialista en cristalería del automóvil, tiene actualmente la capacidad de calibrar las cámaras de los sistemas ADAS en el 100% del territorio nacional y en cerca del 90% de los vehículos que los equipan. Conseguir este logro ha sido posible gracias a la inversión realizada y al espíritu de constante innovación de la compañía para mantenerse a la vanguardia tecnológica. Con el objetivo de dar cobertura en todo el territorio nacional, se han ido incorporando nuevos equipos de calibración y personal especializado en los centros. Carglass España duplicó en 2018 el número de centros con calibración de los sistemas de seguridad ADAS. De los 19 centros de Carglass® España que en 2015 ofrecían este servicio, se pasó a 23 en 2016, 57 en 2017 y 128 en 2018, llegando ya a día de hoy a todas las provincias de España con más de 160 centros completamente equipados.

Cuando se planifica una sustitución de parabrisas en Carglass, se informa al cliente sobre si su vehículo necesita el servicio de calibración. Es un proceso complejo, que ha provocado un incremento en el tiempo y el coste de una sustitución de parabrisas. Y es que, según la marca y modelo del vehículo a reparar, sus sistemas ADAS pueden requerir una calibración estática, dinámica, o ambas.



Carrocería y pintura El parabrisas y los sistemas de seguridad ADAS



La calibración irá en aumento los próximos años

En España, prácticamente uno de cada tres automóviles nuevos vendidos en 2017 equipaba frenada automática de emergencia (AEB) y ayuda al mantenimiento del carril (LKA), dos de los sistemas que se han mostrado más eficaces en la reducción de accidentes. Este porcentaje es similar al de países como Francia e Italia, pero inferior al de Bélgica o Alemania que tienen el 54 por ciento, según los datos de un estudio de Bosch y JATO.

El aumento previsto de la presencia de estos sistemas en el parque automovilístico va a producir una reducción significativa de accidentes. Según un estudio de la Asociación de Compañías Aseguradoras de Alemania GDV (General Association of German Insurance Companies, por sus siglas en inglés), las reclamaciones por siniestros se van a reducir un 25% en 2035, respecto a las cifras de 2015, gracias a la eficacia de estos sistemas de seguridad.

La mayor parte de esta reducción de la siniestralidad será gracias a dos de las ayudas englobadas en los sistemas ADAS: los asistentes de aparcamiento (un 40%) y el frenado autónomo de emergencia (otro 40%). Con este último se evitará un gran número de colisiones por alcance. Con ello, se reducirá el número de víctimas y de heridos por latigazo cervical. Los asistentes de aparcamiento no aportan más seguridad, pero sí reducen significativamente los toques con otros vehículos en las maniobras de estacionamiento.

El tercer sistema que más reducción de siniestros aportará son los asistentes de cambio y

mantenimiento de carril, con un 10% del total en el año 2035. Gracias a ellos, se evitarán muchas colisiones en vías rápidas por maniobras de cambio de carril son señalizar. El 10% restante se reparte entre el control de cruce activo y el reconocimiento de peatones.



Además de una reducción de la siniestralidad y de sus costes económicos asociados (según datos de la DGT, se podrían ahorrar hasta 4.300 millones de euros al año), la popularización de los sistemas de seguridad ADAS también provocarán otros fenómenos, como una posible reducción de las cuotas del seguro a los tomadores cuyos automóviles equipen estos sistemas. Así sucede, por ejemplo, en Israel, donde la prima del seguro puede bajar hasta un 40% en función de las características de seguridad del vehículo. ☺

Qué coche me compro: los seis más vendidos del diésel al eléctrico por el tipo de combustible

original

Ads help us run this site. By continuing your navigation on our site, pre-selected companies may set cookies or access and use non-sensitive information on your device to serve relevant ads or personalized content. [View our partners](#)



Los riesgos del efecto submarino: qué es y cómo evitarlo

original



La banda diagonal del cinturón debe colocarse por el centro de la clavícula y la horizontal por debajo del abdomen.

Freepik

El **cinturón** es uno de los elementos de seguridad más importantes del coche. **Impide que el conductor o el resto de ocupantes salgan despedidos** en caso de impacto y, además, distribuye las fuerzas del coche sobre las partes más fuertes del cuerpo.

Pero no basta con abrochárselo sin más, hay que hacerlo correctamente. **La banda diagonal tiene que pasar por el centro de la clavícula** y la horizontal por debajo del abdomen. Si el cinturón no está bien colocado y hay un impacto, se puede producir el llamado **efecto submarino**.

Efecto submarino: ¿qué es y cómo se puede evitar?

El efecto submarino se produce cuando el ocupante no está bien sujeto por el cinturón (el cinturón está retorcido, mal ajustado o colocado). En estos casos, el cuerpo en caso de impacto **tiende a deslizarse por debajo de la banda abdominal** y el riesgo de chocar contra el volante o el salpicadero aumenta considerablemente.

Esta acción puede tener **consecuencias fatales** como lesiones de espalda, rotura del fémur o hemorragias internas graves, afirman desde la DGT.

Por otro lado, otro de los gestos que muchos copilotos realizan es **poner los pies en la guantera**. En caso de accidente, esta postura puede ser mortal ya que el cuerpo se puede **escurrir por debajo del cinturón y salir despedido** por la luna delantera.

Para evitarlo solo hay que sentarse correctamente y **ajustarse bien el cinturón de seguridad**:

- La banda diagonal por el centro de la clavícula y la horizontal por debajo del abdomen.
- Nunca tenerlo retorcido.
- Sin holguras.
- No utilizar abrigos o prendas voluminosas.
- El asiento en ángulo recto, nunca demasiado inclinado.
- Sustituir el cinturón en caso de accidente ya que el trenzado puede haber perdido su eficacia.

Por otro lado, los niños con una **estatura inferior a 1,35 metros** deben utilizar siempre **sistemas de retención infantil** que varían en función del peso del menor.

- [¿Te vas a perder la XIII edición de los Premios 20Blogs?](#)

- **La Policía acota la investigación sobre Blanca Fernández Ochoa: "Se baraja con más fuerza una desaparición voluntaria"**
- **Charlie Sheen, o cómo sobrevivir a la adicción al escándalo | Cinemanía**

El director general de la DGT hablará de seguridad vial y nueva movilidad en el Foro Ibercaja

original



1. Europa Press

Zaragoza

4/09/2019 - 17:54

El director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, abrirá el curso del Foro Ibercaja impartiendo la conferencia "Seguridad vial y nueva movilidad" el martes día 10 de septiembre, a las 19.00 horas, en el Patio de la Infanta.

El ponente será presentado por el director general de Fundación Ibercaja, José Luis Rodrigo Escrig, que impulsa la iniciativa estratégica Mobility City.

Pere Navarro Olivella (Barcelona, 1952), ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona y máster en Administración de Empresas en la Escuela de Administración de Empresas de Barcelona, desde 1977 es funcionario en el Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y de Seguridad Social.

Entre 1999 y 2004, fue director de Transportes y Circulación y Comisionado de Movilidad en el Ayuntamiento de Barcelona. Entre 2004 y 2012 fue director general de la Dirección General de Tráfico. Desde 2012 hasta 2016 ejerció como consejero de Empleo y Seguridad Social en la Embajada de España en Marruecos.

En su anterior etapa como director de la DGT (2004-2012) Pere Navarro implementó el carné por puntos, aumentó los mecanismos de control del tráfico e impulsó medidas de concienciación sobre la trascendencia de la seguridad vial a todos los niveles, desde la educación hasta la vigilancia y las sanciones. Estas medidas, junto con la mejora de las infraestructuras, consiguieron que los fallecimientos se redujeran de forma muy significativa entre 2003 y 2011.

Las propuestas que ha avanzado desde su nombramiento en julio de 2018 inciden en reducir la velocidad en carreteras secundarias a 80 kilómetros por hora, ya que son las que más

siniestralidad sufren; prestar atención a las motos, que suponen el 15% del parque de vehículos y el 22% del total de fallecidos; actualizar el carné por puntos; penalizar más el uso del móvil al volante; atender al peatón y usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) e implantar la educación vial tanto para obtener el carné de conducir como en los planes educativos.

El ponente del Foro Ibercaja ha declarado que lo esencial es "reforzar la vigilancia y control y el cumplimiento de la norma: la Seguridad Vial "es educación, formación, información, concienciación más vigilancia y control".

Espacio de debate

El Foro Ibercaja es un espacio para el conocimiento, el intercambio de ideas y el debate sobre cuestiones económicas, sociales, tecnológicas, culturales y científicas cruciales para el futuro de España. Con este ciclo, Ibercaja ofrece a la sociedad la oportunidad de escuchar a reconocidos líderes en distintas áreas del saber que expondrán sus conocimientos, sus reflexiones y sus propuestas de futuro.

En el Foro han intervenido el ministro de Economía, Industria y Competitividad, Luis de Guindos; el secretario de Economía del PSOE, Manuel Escudero; el responsable de Economía y Empleo de Ciudadanos, Luis Garicano; la periodista y escritora Marta García Aller; el filósofo y escritor Daniel Innerarity; el investigador en Arquitectura de Computadores de la Universidad Politécnica de Cataluña y director del Barcelona Supercomputing Center, Mateo Valero; la periodista y analista política Lucía Méndez Prada; el catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona y presidente de la Fundación Círculo de Economía, Antón Costas, y la directora de la Real Academia de la Historia, Carmen Iglesias.

El listado lo completan la directora del Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas, María A. Blasco, la presidenta de Atrevia, Núria Vilanova, el ex ministro de Economía, Industria y Competitividad, Román Escolano; los periodistas Pilar Cernuda y Antonio Papell; el escritor y académico de la Lengua Antonio Muñoz Molina; el director asociado de Analistas Financieros Internacionales José Antonio Herce San Miguel; la ministra de Economía y Empresa, Nadia Calviño y el científico, catedrático de bioquímica, Carlos López Otín.

Más del 50% de los conductores no cambia las ruedas a tiempo

original



Solo el 30% de los conductores españoles realiza una puesta a punto de su vehículo antes de realizar un viaje.

Ana Escobar/EFE

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 pasado fin de semana se dio 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.

<https://www.20minutos.es/noticia/3749742/0/coche-puesta-a-punto-cambiar-ruedas>



Los radares de ruido comenzarán a multar a partir de otoño

original



El **ruido** es, posiblemente, una de las grandes lacras de la sociedad moderna. Vivimos, sobre todo si lo hacemos en grandes ciudades, rodeados de fuentes de ruidos, sonidos molestos, con un volumen exageradamente alto, que **alteran nuestros biorritmos e, incluso, pueden llegar a dañar nuestro organismo** si el volumen y la intensidad de los mismos son lo suficientemente altos.

Éstos sistemas funcionan con micrófonos de altísima precisión, capaces de medir el sonido cada décima de segundo con el fin de triangular y verificar la fuente de ruido, grabando además imágenes gracias a diferentes cámaras 360º repartidas por el cuerpo del aparato. **Con todos éstos datos se puede conocer la fuente del sonido, así como su intensidad, con el fin de sancionar a aquellos usuarios que superen el límite establecido por la ley.**

Por eso, **Europa** ha dado un paso más y ha decidido comenzar a utilizar "radares de ruido" para el control del tráfico, una práctica que poco a poco se ha extendido en países como Suiza y **Francia** (que ya tienen sistemas instalados en algunas carreteras para controlar el ruido) y que **a España parece ya seguro que van a llegar en un plazo muy corto, posiblemente en las próximas semanas. VER VIDEO**



Los radares de ruido, preparados para multar

Los radares de ruido comenzarán a multar a partir de otoño

El ruido es también una importante fuente de contaminación, por eso las autoridades han decidido utilizar sus radares de ruido para multar



-

El carnet de conducir, a punto de renovar su examen

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

El examen de conducir modificará desde este mismo mes su proceso de obtención con 'ayudas': ¿más fácil, o más difícil?

- Nissan presenta la segunda generación del Juke con una reinversión completa

Nissan Juke 2020: así es la renovación del best-seller de Nissan

- El Hyundai Kona híbrido promete ser una de las versiones más vendidas del modelo

El Hyundai Kona hybrid muestra su lado más artístico a través de Birgit Palma

- Esta versión del compacto estará disponible a finales de año

Diez reglas de oro para llevar a los niños en el coche

original



Dos de cada tres pequeños no viajan de forma correcta y segura cuando van en coche, según la organización británica Child Seat Safety. No se trata solo de casos en los que no usan la silla obligatoria, sino de **otros errores que también pueden tener graves consecuencias en caso de accidente.**

El organismo 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 (DGT).**

Los diez consejos imprescindibles los aporta Javier Luzón, responsable del departamento de Desarrollo de la Seguridad en el Vehículo de Seat.

- 1. La sillita, homologada y según altura y peso.** No solo es la edad la que determina qué tipo se debe usar, sino por peso y estatura. Es vital 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 heredadas o de segunda mano, porque tras un largo periodo de tiempo los materiales tienden a deteriorarse.
- 2. En los asientos traseros siempre.** Son los más seguros con diferencia. Aunque el asiento del copiloto está habilitado para colocar sistemas de retención infantil, solo se recomienda usarlo en ocasiones muy concretas, por ejemplo, cuando los de atrás ya se han ocupado 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 que queda bien fijada. El método más sencillo y cómodo es el Isofix. Si el modo de anclaje es con el cinturón de seguridad, hay que cerciorarse de pasar correctamente la cinta por los puntos que indica el fabricante.
- 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 al 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; por eso las sillas de los grupos 0 y 0+ deben colocarse en sentido contrario a la marcha. Es

obligatorio llevar a los pequeños en esta posición como mínimo hasta los 15 meses, y es posible hasta los 1'05 metros 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 RACE, el 37 % de los conductores reconoce haberlos llevado en alguna ocasión sin sillita. Otros dejan que los más niños 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. La seguridad es clave desde el primer metro.

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

9. Predicar con el ejemplo, todos con cinturón. 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 mayores, porque un 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.

Las ventas de coches eléctricos en Europa casi se duplican

ep / madrid • original



Las ventas de coches eléctricos en Europa sube un 88,5%.

Las matriculaciones de turismos y todoterrenos eléctricos **alcanzaron un volumen de 166.905 unidades** en el conjunto del mercado europeo durante el primer semestre del año, un 88,5% de crecimiento respecto a dicho período de 2018, según datos de la **Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA)**.

España se convirtió en el país, de los cinco primeros mercados europeos, que registró el mayor crecimiento en las entregas de modelos eléctricos, con una progresión del 141,5% y 5.452 unidades. Por su parte, las ventas de este tipo de vehículos crecieron un 60,3% en **Reino Unido**, un 123,6% en Italia, un 80,1% en Alemania y un 46% en Francia.

En el segundo trimestre, el volumen comercial de automóviles eléctricos en el conjunto de Europa se situó en **83.263 unidades**, un 89,7% de progresión en la comparativa con las 43.900 unidades vendidas en el segundo cuarto del año pasado.

Por su parte, el mercado de turismos y todoterrenos híbridos enchufables en Europa cayó un 13,7% entre enero y junio, hasta 83.409 unidades, y un 22% en el segundo trimestre, con un volumen de 40.090 unidades.

En Europa **se matricularon 417.415 automóviles híbridos** en la primera mitad del ejercicio actual, un 36,2% de subida, al tiempo que su registro mensual aumentó un 38%, con 221.569 unidades. Además, las ventas de coches alternativos (gas y de etanol) bajaron un 3,5% desde enero, con 128.421 unidades, y crecieron un 0,3% en el segundo cuarto, con 71.344 unidades.

En conjunto, las entregas totales de turismos y todoterrenos alternativos en el mercado europeo experimentaron un crecimiento del 27,4% en el primer semestre, con 796.150 unidades, y del 27,3% en el trimestre, con **416.266 unidades**.

De su lado, el mercado europeo de coches de gasolina se situó en 4,93 millones de unidades hasta junio, un 2,2% más, y en 2,5 millones de unidades entre abril y junio, un 1,4% más, al tiempo que las ventas de automóviles diésel cayeron un 17,1% en lo que va de ejercicio, con 2,63 millones de unidades, y un 16,4% en el segundo trimestre, con 1,31 millones de unidades.

Todas las ayudas que tendrán desde ahora los nuevos conductores

original



Los coches de hoy en día cuentan con **multitud de asistentes a la conducción y ayudas tecnológicas**, ya sea de serie u opcionales. Con el paso de los años, muchos de estos sistemas vienen ya incorporados de fábrica y, como hemos dicho ya en más de una ocasión, en muy poco tiempo, **en 2022, serán obligatorios**.

Sistemas como las ayudas al aparcamiento, frenada de emergencia, arranque en pendiente... están **presentes en la mayoría de vehículos que se venden en la actualidad**. Esto ha obligado a **Tráfico** a aceptar la **petición de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)**, que solicitaba poder **incorporar a sus gamas de vehículos aquellos que tengan ya este tipo de adelantos tecnológicos**.

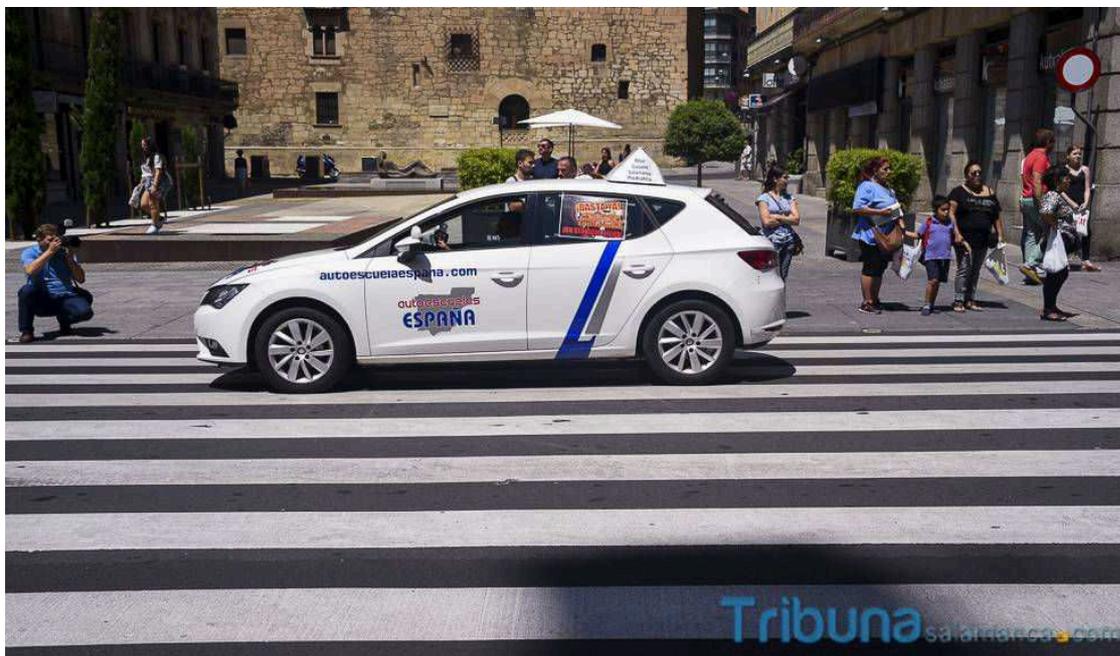
De esta forma, y **a partir del 15 de septiembre, todos los alumnos que se examinen podrán hacer uso de estas ayudas**: cámaras y sensores para el aparcamiento, sistema de arranque en pendiente, encendido automático de luces y limpiaparabrisas, aviso de frenada de emergencia, alerta de tráfico cruce en las maniobras marcha atrás y la detección de fatiga.

Pero ojo, porque **los examinadores podrán pedir al alumno, durante el examen, que desactive estos dispositivos**, de forma que pueda demostrar su pericia –al aparcar, por ejemplo– sin estas ayudas. *“Se implantará un **baremo de penalizaciones** en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos”*, dicen desde la **CNAE**.

La propia CNAE da por buena la aprobación de esta petición a Tráfico, pero **sigue lamentando la paralización de otras medidas por culpa de la situación de inestabilidad política en España**. Aunque sí que se llevó a cabo esta reforma, la de la **reducción de la velocidad máxima en carreteras secundarias** de un carril por sentido de 100 a 90 km/h y la instauración de **4 años de cárcel para el conductor que abandone el lugar de un accidente tras causarlo**, se han quedado en el alero otras muchas: las penalizaciones más graves en el carné por el uso del móvil, la ausencia de dispositivos de seguridad como el cinturón, casco o sillitas, la regulación de los patinetes eléctricos y los Vehículos de Movilidad Urbana en general...

Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar

original



La DGT permitirá a partir del día 15 examinarse con coches que incorporen las ayudas a la conducción en maniobras como el aparcamiento, el arranque en pendiente o el encendido de luces.

A partir del día 15 de septiembre el examen práctico para el carné de conducir va a sufrir algunos cambios que, sobre el papel, ayudarán a los aspirantes en la tarea de aprobar y obtener el permiso. Mientras llegan los grandes cambios previstos, y paralizados, la DGT ha comunicado a las jefaturas provinciales de tráfico las nuevas normas para el examen práctico y que incluyen la autorización de uso de las denominadas ayudas a la conducción, las tecnologías de seguridad vial que han incorporado muchos coches.

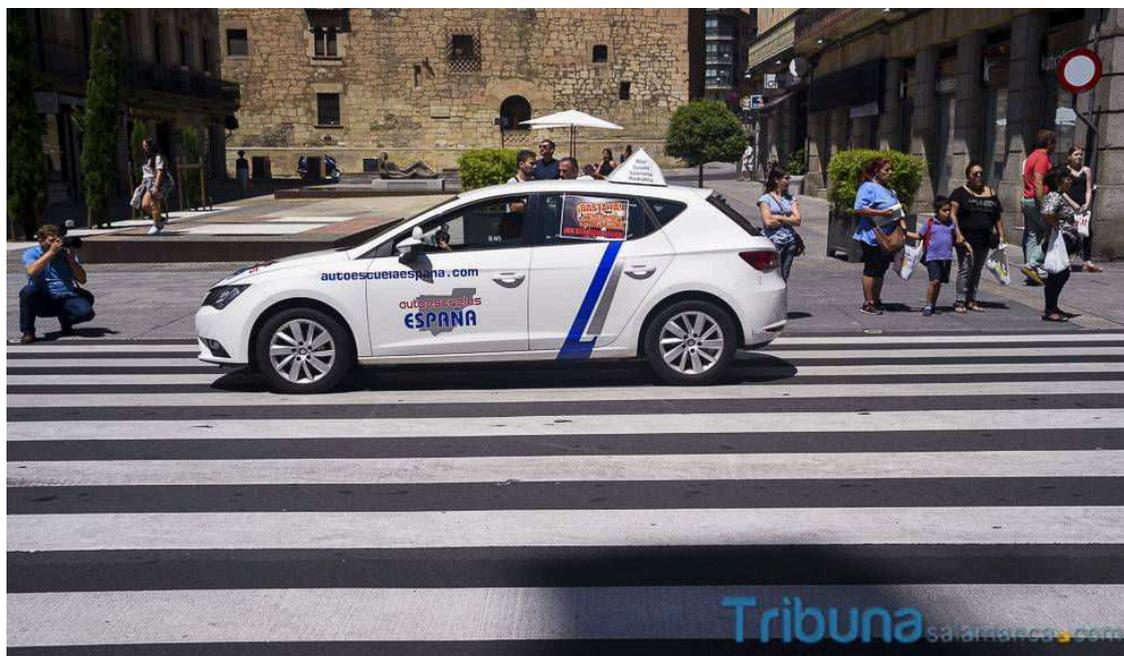
El creciente nivel de exigencia de seguridad, y las normas de homologación, han generalizado el uso en vehículos de todo tipo de tecnologías de ayuda a la conducción. Ya no se trata solo de ABS, ESP o controles de tracción, presentes incluso en las motocicletas, sino de ayudas activas ya muy populares y que llevan la gran mayoría de los turismos. Coches que acaban usándose para las prácticas y los exámenes de conducir por parte de las autoescuelas. Así que no queda más remedio que actualizar las normas del examen de conducir.

Así, a partir del día 15 de septiembre los aspirantes podrán contar con la **ayuda de los asistentes de arranque en pendiente.** Esta tecnología impide que el coche se mueva hacia atrás al arrancar cuesta arriba, algo que antes obligaba a un buen juego de embrague por parte de los aspirantes.

También se podrán usar sistemas como el **'start-stop'**, que para el coche en los semáforos para ahorrar combustible, y que lo vuelve a poner en marcha en cuanto pisamos el embrague o nos ponemos en marcha. El funcionamiento del sistema no contará, lógicamente, como falta que sí lo sería si se nos cala el coche.

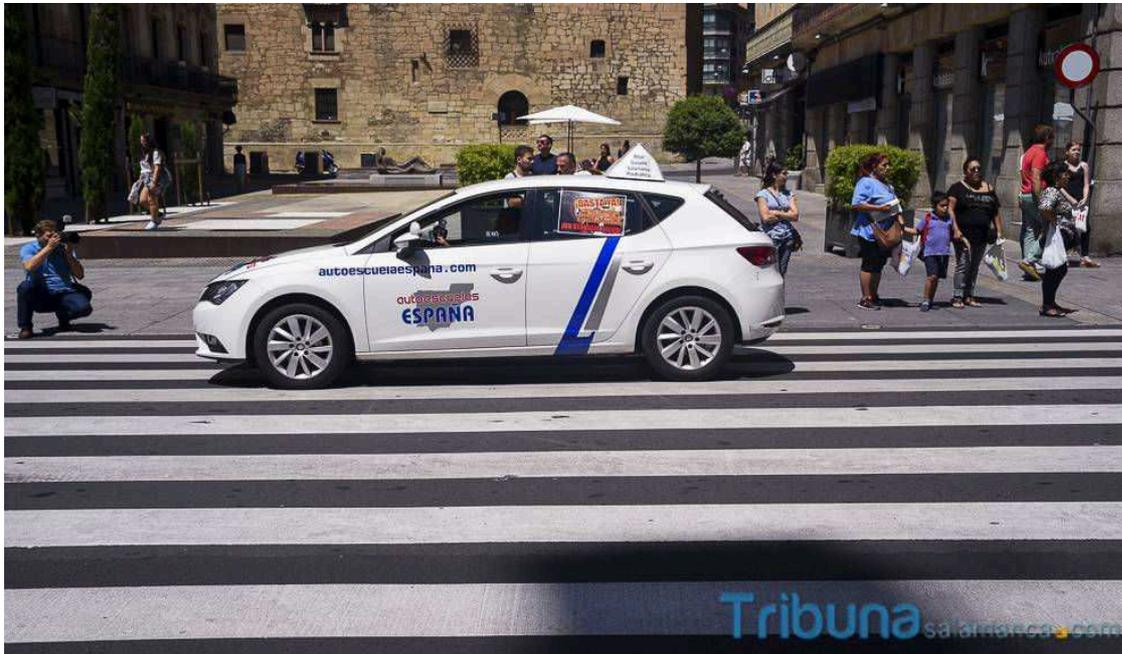
También se podrá contar con la ventaja de la **cámara de marcha atrás o los sensores de aparcamiento**, que avisan de la proximidad de obstáculos o que permiten verlos en la maniobra de aparcamiento, una de las más temidas del examen de conducir, y que también cambiará con la autorización de estas tecnologías.

También estará permitida la **activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas**, que muchos vehículos ya incorporan de serie y que era obligatorio accionar manualmente en fases del examen que así lo requirieran. O el **frenado de emergencia, la alerta de tráfico cruzado o el sistema de detección de fatiga**, que consisten en avisos sobre las circunstancias del tráfico para el conductor o para otros vehículos, y que se accionan automáticamente.



Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar

original



La DGT permitirá a partir del día 15 examinarse con coches que incorporen las ayudas a la conducción en maniobras como el aparcamiento, el arranque en pendiente o el encendido de luces.

A partir del día 15 de septiembre el examen práctico para el carné de conducir va a sufrir algunos cambios que, sobre el papel, ayudarán a los aspirantes en la tarea de aprobar y obtener el permiso. Mientras llegan los grandes cambios previstos, y paralizados, la DGT ha comunicado a las jefaturas provinciales de tráfico las nuevas normas para el examen práctico y que incluyen la autorización de uso de las denominadas ayudas a la conducción, las tecnologías de seguridad vial que han incorporado muchos coches.

El creciente nivel de exigencia de seguridad, y las normas de homologación, han generalizado el uso en vehículos de todo tipo de tecnologías de ayuda a la conducción. Ya no se trata solo de ABS, ESP o controles de tracción, presentes incluso en las motocicletas, sino de ayudas activas ya muy populares y que llevan la gran mayoría de los turismos. Coches que acaban usándose para las prácticas y los exámenes de conducir por parte de las autoescuelas. Así que no queda más remedio que actualizar las normas del examen de conducir.

Así, a partir del día 15 de septiembre los aspirantes podrán contar con la **ayuda de los asistentes de arranque en pendiente**. Esta tecnología impide que el coche se mueva hacia atrás al arrancar cuesta arriba, algo que antes obligaba a un buen juego de embrague por parte de los aspirantes.

También se podrán usar sistemas como el **'start-stop'**, que para el coche en los semáforos para ahorrar combustible, y que lo vuelve a poner en marcha en cuanto pisamos el embrague o nos ponemos en marcha. El funcionamiento del sistema no contará, lógicamente, como falta que sí lo sería si se nos cala el coche.

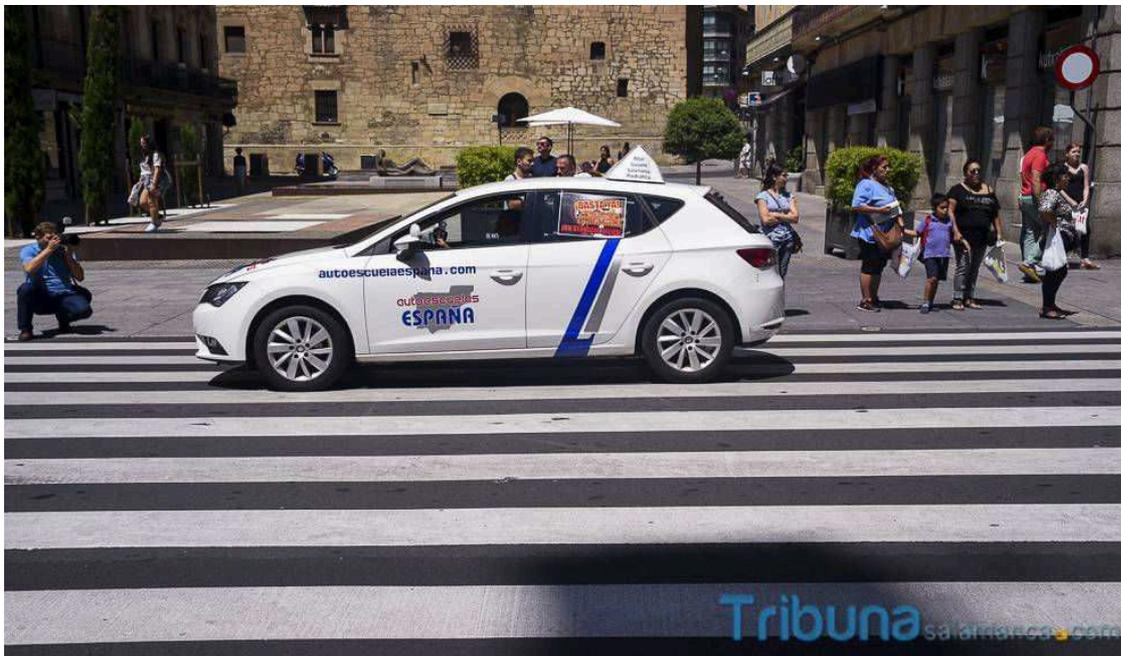
También se podrá contar con la ventaja de la **cámara de marcha atrás o los sensores de aparcamiento**, que avisan de la proximidad de obstáculos o que permiten verlos en la maniobra de aparcamiento, una de las más temidas del examen de conducir, y que también cambiará con la autorización de estas tecnologías.

También estará permitida la **activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas**, que muchos vehículos ya incorporan de serie y que era obligatorio accionar manualmente en fases del examen que así lo requirieran. O el **frenado de emergencia**, la **alerta de tráfico cruzado** o el **sistema de detección de fatiga**, que consisten en avisos sobre las circunstancias del tráfico para el conductor o para otros vehículos, y que se accionan automáticamente.



Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar

original



La DGT permitirá a partir del día 15 examinarse con coches que incorporen las ayudas a la conducción en maniobras como el aparcamiento, el arranque en pendiente o el encendido de luces.

A partir del día 15 de septiembre el examen práctico para el carné de conducir va a sufrir algunos cambios que, sobre el papel, ayudarán a los aspirantes en la tarea de aprobar y obtener el permiso. Mientras llegan los grandes cambios previstos, y paralizados, la DGT ha comunicado a las jefaturas provinciales de tráfico las nuevas normas para el examen práctico y que incluyen la autorización de uso de las denominadas ayudas a la conducción, las tecnologías de seguridad vial que han incorporado muchos coches.

El creciente nivel de exigencia de seguridad, y las normas de homologación, han generalizado el uso en vehículos de todo tipo de tecnologías de ayuda a la conducción. Ya no se trata solo de ABS, ESP o controles de tracción, presentes incluso en las motocicletas, sino de ayudas activas ya muy populares y que llevan la gran mayoría de los turismos. Coches que acaban usándose para las prácticas y los exámenes de conducir por parte de las autoescuelas. Así que no queda más remedio que actualizar las normas del examen de conducir.

Así, a partir del día 15 de septiembre los aspirantes podrán contar con la **ayuda de los asistentes de arranque en pendiente.** Esta tecnología impide que el coche se mueva hacia atrás al arrancar cuesta arriba, algo que antes obligaba a un buen juego de embrague por parte de los aspirantes.

También se podrán usar sistemas como el **'start-stop'**, que para el coche en los semáforos para ahorrar combustible, y que lo vuelve a poner en marcha en cuanto pisamos el embrague o nos ponemos en marcha. El funcionamiento del sistema no contará, lógicamente, como falta que sí lo sería si se nos cala el coche.

También se podrá contar con la ventaja de la **cámara de marcha atrás o los sensores de aparcamiento**, que avisan de la proximidad de obstáculos o que permiten verlos en la maniobra de aparcamiento, una de las más temidas del examen de conducir, y que también cambiará con la autorización de estas tecnologías.

También estará permitida la **activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas**, que muchos vehículos ya incorporan de serie y que era obligatorio accionar manualmente en fases del examen que así lo requirieran. O el **frenado de emergencia, la alerta de tráfico cruzado o el sistema de detección de fatiga**, que consisten en avisos sobre las circunstancias del tráfico para el conductor o para otros vehículos, y que se accionan automáticamente.



Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar

original



La DGT permitirá a partir del día 15 examinarse con coches que incorporen las ayudas a la conducción en maniobras como el aparcamiento, el arranque en pendiente o el encendido de luces.

A partir del día 15 de septiembre el examen práctico para el carné de conducir va a sufrir algunos cambios que, sobre el papel, ayudarán a los aspirantes en la tarea de aprobar y obtener el permiso. Mientras llegan los grandes cambios previstos, y paralizados, la DGT ha comunicado a las jefaturas provinciales de tráfico las nuevas normas para el examen práctico y que incluyen la autorización de uso de las denominadas ayudas a la conducción, las tecnologías de seguridad vial que han incorporado muchos coches.

El creciente nivel de exigencia de seguridad, y las normas de homologación, han generalizado el uso en vehículos de todo tipo de tecnologías de ayuda a la conducción. Ya no se trata solo de ABS, ESP o controles de tracción, presentes incluso en las motocicletas, sino de ayudas activas ya muy populares y que llevan la gran mayoría de los turismos. Coches que acaban usándose para las prácticas y los exámenes de conducir por parte de las autoescuelas. Así que no queda más remedio que actualizar las normas del examen de conducir.

Así, a partir del día 15 de septiembre los aspirantes podrán contar con la **ayuda de los asistentes de arranque en pendiente.** Esta tecnología impide que el coche se mueva hacia atrás al arrancar cuesta arriba, algo que antes obligaba a un buen juego de embrague por parte de los aspirantes.

También se podrán usar sistemas como el **'start-stop'**, que para el coche en los semáforos para ahorrar combustible, y que lo vuelve a poner en marcha en cuanto pisamos el embrague o nos ponemos en marcha. El funcionamiento del sistema no contará, lógicamente, como falta que sí lo sería si se nos cala el coche.

También se podrá contar con la ventaja de la **cámara de marcha atrás o los sensores de aparcamiento**, que avisan de la proximidad de obstáculos o que permiten verlos en la maniobra de aparcamiento, una de las más temidas del examen de conducir, y que también cambiará con la autorización de estas tecnologías.

También estará permitida la **activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas**, que muchos vehículos ya incorporan de serie y que era obligatorio accionar manualmente en fases del examen que así lo requirieran. O el **frenado de emergencia, la alerta de tráfico cruzado o el sistema de detección de fatiga**, que consisten en avisos sobre las circunstancias del tráfico para el conductor o para otros vehículos, y que se accionan automáticamente.



Cambios en el examen de conducir: las novedades que te ayudarán a aprobar

original



La DGT permitirá a partir del día 15 examinarse con coches que incorporen las ayudas a la conducción en maniobras como el aparcamiento, el arranque en pendiente o el encendido de luces.

A partir del día 15 de septiembre el examen práctico para el carné de conducir va a sufrir algunos cambios que, sobre el papel, ayudarán a los aspirantes en la tarea de aprobar y obtener el permiso. Mientras llegan los grandes cambios previstos, y paralizados, la DGT ha comunicado a las jefaturas provinciales de tráfico las nuevas normas para el examen práctico y que incluyen la autorización de uso de las denominadas ayudas a la conducción, las tecnologías de seguridad vial que han incorporado muchos coches.

El creciente nivel de exigencia de seguridad, y las normas de homologación, han generalizado el uso en vehículos de todo tipo de tecnologías de ayuda a la conducción. Ya no se trata solo de ABS, ESP o controles de tracción, presentes incluso en las motocicletas, sino de ayudas activas ya muy populares y que llevan la gran mayoría de los turismos. Coches que acaban usándose para las prácticas y los exámenes de conducir por parte de las autoescuelas. Así que no queda más remedio que actualizar las normas del examen de conducir.

Así, a partir del día 15 de septiembre los aspirantes podrán contar con la **ayuda de los asistentes de arranque en pendiente**. Esta tecnología impide que el coche se mueva hacia atrás al arrancar cuesta arriba, algo que antes obligaba a un buen juego de embrague por parte de los aspirantes.

También se podrán usar sistemas como el **'start-stop'**, que para el coche en los semáforos para ahorrar combustible, y que lo vuelve a poner en marcha en cuanto pisamos el embrague o nos ponemos en marcha. El funcionamiento del sistema no contará, lógicamente, como falta que sí lo sería si se nos cala el coche.

También se podrá contar con la ventaja de la **cámara de marcha atrás o los sensores de aparcamiento**, que avisan de la proximidad de obstáculos o que permiten verlos en la maniobra de aparcamiento, una de las más temidas del examen de conducir, y que también cambiará con la autorización de estas tecnologías.

También estará permitida la **activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas**, que muchos vehículos ya incorporan de serie y que era obligatorio accionar manualmente en fases del examen que así lo requirieran. O el **frenado de emergencia, la alerta de tráfico cruzado o el sistema de detección de fatiga**, que consisten en avisos sobre las circunstancias del tráfico para el conductor o para otros vehículos, y que se accionan automáticamente.



VÍDEO: Esto es lo que no debes hacer si te encuentras un vehículo prioritario

Javier Alfonso • [original](#)

En este vídeo te mostramos un **ejemplo gráfico de que no debes hacer si escuchar la sirena de un vehículo prioritario** en la carretera. ¡Pero qué hace!

Cuando vamos al volante hay que estar muy atento al entorno para adelantarnos a cualquier situación. Por ejemplo, que aparezca un **vehículo prioritario** por detrás, con las luces y las sirenas puestas porque se encuentra en un **momento de emergencia**. Si eso ocurre, esto es lo que nunca debes hacer, cuando digo NUNCA es nunca... ¡Menuda pifia!

Los vehículos prioritarios tienen siempre preferencia

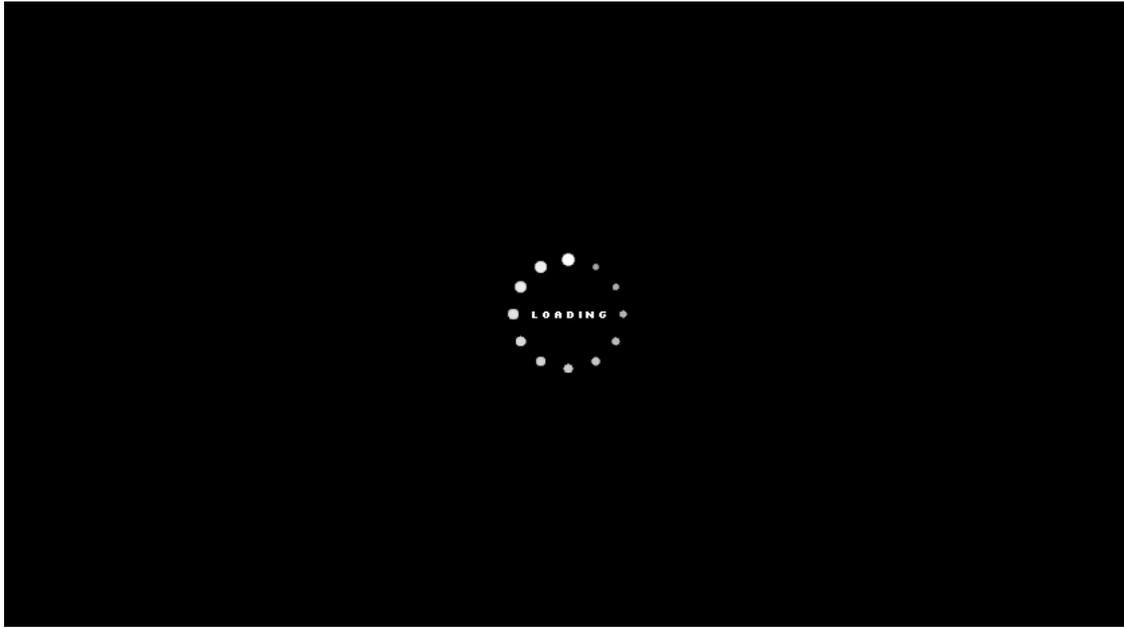
Aunque no tendría que hacer falta recordarlo, cuando nos encontramos con un **vehículo prioritario** en activo, debemos **ceder el paso siempre** y **facilitar su circulación** dando la mayor fluidez posible al tráfico.

Nunca debemos intentar adelantar a ese vehículo o salir antes que ellos en una rotonda. Lo mejor es apartarse y colaborar. Según las **recomendaciones de la DGT**, si circulamos por una vía de doble dirección, los coches deberán pegarse lo máximo a la derecha al igual que si vamos por una de dos o más carriles en la misma dirección. Siempre facilitando las cosas para que puedan pasar lo más rápido posible. Recuerda que tu **ayuda puede salvar vidas**.

Pero este conductor no parece tenerlo tan claro... Es el ejemplo gráfico de que no hay que hacer con un vehículo prioritario. Se cambia de carril hasta salir al arcén, por donde circula la ambulancia y **acaba chocándose con ella** y sacándola de la carretera. La hace volcar. Es terrible.

Los vehículos prioritarios solo ponen las luces y la sirena cuando hay una situación de riesgo. Por eso, todos debemos **colaborar y hacer más sencilla su circulación**. A veces puede costar más o menos, pero nunca puedes obstruirle o llegar a chocar con ellos. Nada de volantazos, nada de cambios bruscos y nada de ponerse en su camino. ¡Esto es justo lo que NUNCA debes hacer!

PUBLIRREPORTAJE



El 80% de los conductores no sabe usar los sistemas de ayuda a la conducción

original

La tecnología 'ADAS' no solo facilita el aparcamiento de los coches, sino que, además, salva vidas. Para evitar más muertes en las carreteras a partir del 15 de septiembre las autoescuelas contarán con coches más seguros. E implementarán el uso de esta tecnología en sus cursos, ya que el 80% de los conductores no sabe usar los sistemas de ayuda a la conducción.

