

• Revista de Prensa •
Del 15/10/2019 al 16/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	16/10/2019	Diario de Almería, 21	El policía local Ricardo Alemán recibe otro premio nacional	Escrita
2	15/10/2019	QuintaMarcha.com	Luis Montoro: "La seguridad vial urbana debería ser prioritaria en Europa"	Digital

SECTOR

3	16/10/2019	20 Minutos	¿Está prohibido beber agua al volante?	Digital
4	16/10/2019	Faro de Vigo - Galego	A Policía Local, reconocida por sus buenas prácticas en educación e seguridad viaria	Digital
5	16/10/2019	zamora24horas	Motoristas convocan una manifestación el 27 de octubre contra los guardarraíles sin protección	Digital
6	15/10/2019	La Vanguardia	¿Puedes llevar a un niño en el asiento delantero del coche?	Digital
7	15/10/2019	RTVE	¿Por qué es necesaria la regulación del patinete?	Digital
8	15/10/2019	Europa Press	Alicante aprueba la ordenanza que regula los patinetes eléctricos y prohíbe su uso a menores de 16 años	Digital
9	15/10/2019	La Sexta	¿Me pueden multar por pegar un frenazo antes de un radar?	Digital
10	15/10/2019	Elplural.com	La DGT te enseña a usar correctamente el patinete	Digital
11	15/10/2019	AUTOCACION.com	Las 10 imágenes que muestran cómo el cinturón de seguridad salva vidas	Digital
12	15/10/2019	autopista.es	Nuevo examen de conducir de la DGT: las ayudas que SÍ se permiten ya y las que NO	Digital
13	15/10/2019	TopGear.es	"Nos equivocamos con el coche eléctrico", dice el director de la DGT	Digital
14	15/10/2019	FleetPeople	El 31,7% de los coches en España no tiene el distintivo medioambiental	Digital

El policía local Ricardo Alemán recibe otro premio nacional

SEGURIDAD VIAL. El policía local de Roquetas Ricardo Alemán, toda una autoridad en materia de Educación Vial, recogió en Madrid un nuevo premio a nivel nacional, que se suma a un expediente con importantes reconocimientos en la materia, como un premio Ponle Freno, entre otros. En esta ocasión ha sido reconocido con la medalla de oro a la

Seguridad Vial en los VII premios de Seguridad Vial para las Policías Locales, organizados por Fesvial en colaboración con Unijepol y que cuentan con el apoyo de la Federación española de Municipios y Provincias, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la feria Traffic. Estos galardones han premiado a agentes de distintos puntos de España que destacan por sus aportaciones a la Seguridad Vial.



D. A.

Luis Montoro: La seguridad vial urbana debería ser prioritaria en Europa

original



La Fundación Española para la Seguridad Vial entregó los VII Premios Fesvial a la Seguridad Vial como parte de la III Convención Nacional, coincidiendo con la celebración en Madrid del Salón Trafic 2019, del 8 al 11 de octubre, en IFEMA. En la convención se presentó la Red Española para la Seguridad Vial, punto de encuentro de entidades nacionales.

Los premios, convocados por Fesvial tienen por objeto reconocer públicamente la actividad de las policías locales, sus profesionales y centros oficiales de formación de dichos cuerpos de seguridad, dependientes de municipios o comunidades autónomas.

La entrega de premios se realizó en el marco de la III Convención Nacional de las Policías Locales sobre Seguridad Vial, organizada por Fesvial en colaboración con Unijepol y que cuentan con el apoyo de la DGT, Secrim, Fundación CNAE, Aesleme, Observatorio de Criminología Vial y los Profesionales para la Seguridad Vial, Femp, Fetevi y Redvial España

En el marco de esta III Convención también se presentó la Red Española para la Seguridad Vial, nacida con el objetivo de ser un punto de encuentro de entidades nacionales con una dilatada trayectoria profesional en materia de seguridad vial. Todas estas entidades, y dentro de su ámbito de actuación, abordan medidas con el objetivo de mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad. Este nexo de unión, es la base para sustentar la creación de una Red de Seguridad Vial, al objeto de abordar cuestiones de forma conjunta y poder transmitir para determinadas cuestiones un mismo mensaje.



Luis Montoro, presidente de Fesvial, señaló durante su intervención que “en el último siglo han fallecido unos 30 millones de personas en accidentes de tráfico en las ciudades del mundo y 1.300 millones de personas han resultado heridas. Durante los últimos quince años en España se han producido 792.652 accidentes viales en los núcleos urbanos con un resultado de más de 9.100 muertos. Es por ello que el tema de la seguridad vial urbana debería ser prioritario. De hecho así lo expresó ya el Parlamento Europeo en el año 2001, solicitando abordar este asunto con mayor énfasis y potenciar el papel de las policías locales”.

Según Luis Montoro “la ciudad es normalmente el primer lugar donde los seres humanos toman contacto con el tráfico, por lo que es muy importante incidir en la educación vial y el control en los entornos urbanos desde los primeros años de vida”.

“Las policías locales han desarrollado miles de iniciativas vitales, tanto a nivel individual como colectivas, que de una manera altruista, a veces con más deseos que medios, han logrado un cambio en las tendencias en la seguridad vial. Y no siempre reconocidas”, puntualizó el presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial.



Pascual Martínez: “Es mejor prevenir que curar”

Por su parte Pascual Martínez, presidente de Unijepol, comentó que “lo primero es ponernos de acuerdo en que es mejor prevenir que curar. Y por ellos tenemos que hacer un mayor esfuerzo en los entornos urbanos porque es donde se producen un mayor número de accidentes y de puntos de fricción entre los distintos usuarios que comparten la vida y la vía. Afortunadamente no es donde se producen el mayor número de víctimas mortales...pero eso no es suficiente”.

Pere Navarro: “Si la movilidad es un caos, la seguridad vial no funcionará nunca”

El director general de Tráfico, Pere Navarro, se dirigió a los asistentes, en su mayoría policías locales de todo el país, señalando que “ustedes son la ley y los encargados de hacer cumplir la ley de tráfico y las ordenanzas municipales. Ese es el mejor camino para reducir los accidentes de tráfico y los resultados trágicos en víctimas mortales”.

“A los niños hay que educarles y a los adultos hay que controlar que cumplen la norma y si no lo hacen sancionarles”, indicó Pere Navarro. “Los espacios limitados, que son las ciudades, dan lo que dan de sí y todos tenemos que compartirlo bajo el cumplimiento de las normas establecidas, con sentido común y el respeto a todos los usuarios. ¿Qué problema tenemos en las ciudades que deja cada año más de 450 muertos y más de 4.000 heridos graves con secuelas para el resto de sus vidas?”, preguntó el director de la DGT. “El papel de las policías locales es proteger a los vulnerables y es en las ciudades donde se da mayor concentración de este colectivo y más puntos de fricción. Si la movilidad funciona, funcionará la seguridad vial. Si lo primero es un caos, lo segundo nunca acabará bien”.

Los vehículos de movilidad personal en el punto de mira

Además, se han tratado temas de gran novedad y relación con la seguridad vial como “Los vehículos de movilidad personal en el ámbito urbano”, que debatió en una mesa redonda con participantes donde abordaron entre otras cuestiones los ejes fundamentales de los futuros desarrollos normativos relacionados con los vehículos de movilidad personal eléctricos, así como recomendaciones y buenas prácticas en el uso de la movilidad personal urbana.

Los VII Premios Fesvial de Seguridad Vial 2018-2019 recogen las 73 candidaturas presentadas de policías locales de todo el territorio nacional, lo que muestra una vez más la dedicación y compromiso que las policías locales tienen con la seguridad vial, la educación vial y las buenas prácticas en esta área.

En estos VII Premios Fesvial de Seguridad Vial se han entregado un total de 34 premios. Con estas distinciones, Fesvial pretende mostrar y premiar la gran labor que diariamente realizan las policías locales en la mejora de la seguridad vial, en la educación y formación vial dirigidas a diferentes segmentos de población y edad, y a promover buenas prácticas que contribuyen a incrementar la seguridad y la movilidad en los desplazamientos.

Relacionado

¿Está prohibido beber agua al volante?

original



En determinados países europeos, como es el caso de Chipre, está prohibido hidratarse mientras se conduce.

Pexels

El exceso de velocidad, aparcar en zonas no autorizadas, saltarse un semáforo o conducir en zonas restringida para residentes, son las [sanciones más frecuentes que reciben los conductores españoles](#).

Pero además de estas infracciones de tráfico, hay otras conductas muy habituales al volante que, aunque no estén recogidas como tal en el Reglamento General de Circulación, **pueden ser sancionables si ponen en riesgo la seguridad vial**, como, por ejemplo, [conducir con el codo fuera, con chanclas o descalzo](#).

Otra de las acciones que muchos conductores realizan, sobre todo en los viajes largos y si la temperatura es elevada, es beber agua. Pero, **¿está permitido?** Igual que en los casos anteriores, tanto comer como beber al volante son acciones que no se recogen en el Reglamento General de Circulación, pero **si el agente considera que se ha puesto en riesgo la seguridad vial, sí que pueden ser sancionables**.

Al coger la botella de agua, es inevitable quitar una mano del volante y perder la concentración y la visión en la carretera durante unos segundos. En estos casos, si el agente denunciara la acción sería porque **esa actividad en concreto ha afectado a la seguridad de la conducción**.

En el artículo 18.1 del Reglamento se puede leer que "el conductor de un vehículo está obligado a **mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción**, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía".

Por otro lado, el artículo 17.1 establece que los conductores deberán estar en todo momento **en condiciones de controlar sus vehículos**.

En España no se recogen estas acciones en el Reglamento, pero tal y como informan en la revista 'Tráfico y Seguridad Vial' de la [DGT](#), en determinados países europeos, como es el caso de **Chipre**, está prohibido hidratarse mientras se conduce. La multa por hacerlo equivale a unos **150 euros**. El conductor está obligado a estacionar en un lugar adecuado y parar el motor para poder hidratarse.

- [¿Qué debe incluir tu tarjeta de visita para no acabar en la basura?](#)

- **Paco González, a Xavi y Guardiola: "Sois unos lamejeques"**
- **Jennifer Aniston inaugura su Instagram con 'Friends' | Cinemania**

La Policía Local, reconocida por sus buenas prácticas en educación y seguridad vial

Faro de Vigo • [original](#)

A Policía Local de Poio recibiu unha distinción de AXEMPOL, a Asociación de Xefes de Corpo e Mandos de Policía Local de Galicia, así como de UNIJEPOL, Unión Nacional de Xefes e Directivos de Policía Local, en recoñecemento ás boas prácticas en educación e seguridade viaria que practican os axentes da localidade.

Os policía locais de Poio nos últimos anos traballaron levando a cabo diferentes accións encamiñadas ao incremento da seguridade do municipio, atendendo especialmente aos colectivos máis vulnerables, como os nenos.

Algunhas destas iniciativas foron, campañas de seguridade viaria, destacando a campaña de recollida de sistemas de retención infantil para familias sen recursos. Tamén campañas de educación viaria nos centros educativos de Poio, así como cos clubs deportivos, e campañas de seguridade para as persoas maiores.

O equipo tamén realizou simulacros de formación e concienciación para evitar riscos e accidentes de tráfico.

A Policía Local de Poio recollerá esta especial distinción o vindeiro venres 25 de outubro na Academia Galega de Seguridade Pública, situada na [Estrada](#), na contorna do III Encontro das Policía Locais de Galicia.

Motoristas convocan una manifestación el 27 de octubre contra los guardarraíles sin protección

EP • original



La Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU) ha convocado para el próximo 27 de octubre una manifestación simultánea en 26 ciudades españolas "contra los guardarraíles sin protección". Zamora de momento no se ha unido a esta manifestación.

En un comunicado, el colectivo denuncia que más de 300 motoristas han perdido la vida desde del 1 de enero hasta el 19 de septiembre de este año, muchos de ellos contra los 'guardarraíles' y, en el mismo periodo, más de 900 han resultado heridos de diferente consideración.

Por ello, exige la adopción de medidas de seguridad para este colectivo y urge a que se cumpla el 'Decálogo de los deberes y obligaciones de las administraciones públicas para con los usuarios motociclistas', remitido a éstas, y que, entre otros puntos, plantea mejorar los sistemas de seguridad y el mantenimiento de las carreteras.

También reclama una mejor investigación de accidentes de tráfico de motoristas y critica "la criminalización constante de los usuarios de motocicletas", así como la reducción del IVA en los equipos destinados a la seguridad, especialmente del casco de protección.

Además, pide el reconocimiento de las administraciones públicas de la eficiencia del uso de motocicletas en las grandes ciudades y la incorporación de trato especial en sus políticas de movilidad.

Las movilizaciones tendrán lugar en las principales ciudades de toda España a las 11.30 horas. En Madrid, está convocada en el aparcamiento de la Plaza de Toros de las Ventas; en Barcelona tendrá lugar en el parking de la Mar Bella; en Valencia la salida será en el parking del puerto, junto a la torre del reloj; en Sevilla en el aparcamiento del estadio Benito Villamarín; en Santiago de Compostela a la salida del Estadio de San Lázaro; y en San Sebastián junto al aulario de la UPV/EHU.

También habrá manifestaciones en Zaragoza, Logroño, Santander, Valladolid, Gijón, Mérida, Toledo, Huelva, Cádiz, Málaga, Córdoba, Jaén, Granada, Almería, Murcia, así como en

Mallorca, Telde y Lanzarote-Arrecife, y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

El lugar donde se celebrará cada manifestación viene detallada en este [enlace](#).



¿Puedes llevar a un niño en el asiento delantero del coche?

Redacción • original

El reglamento indica que no pero existen tres excepciones muy concretas

En España, un menor no puede viajar en el asiento delantero, salvo contadas excepciones (martin-dm / Getty Images/iStockphoto)

Del pasado 30 de septiembre al 6 de octubre, la Dirección General de Tráfico (DGT) mantuvo activa una campaña especial de control del uso del cinturón y Sistemas de Retención Infantil (SRI). Durante esa semana se detectaron a 232 **menores** que, con una altura inferior a 136 centímetros, viajaban sin su correspondiente sillita o elevador. De ellos, 63 además iban **sentados ilegalmente** como **copiloto**.

El 1 de octubre de 2015 entró en vigor el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modificaba el Reglamento General de Circulación, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados. Los cambios en la normativa incluían la **prohibición** de que los **niños pequeños** viajen en el **asiento delantero** del vehículo.

Antes de poner el niño en su sillita de coche debemos quitarle el abrigo (SbytovaMN / Getty Images/iStockphoto)

A pesar de ello, existen **tres excepciones**. Los agentes de tráfico no sancionarán a los conductores que lleven a un menor sentado en el asiento del copiloto con su correspondiente SRI si el coche es biplaza, todas las plazas posteriores están ocupadas por otros niños o resulte imposible colocar una sillita en la banqueta trasera del vehículo.

Por motivos de seguridad, solo se podrá colocar la sillita el sentido contrario a la marcha en el asiento del copiloto si se puede **desactivar el airbag frontal** de esa plaza. Y es que en caso de sufrir un accidente, la explosión de este elemento de seguridad podría provocar lesiones al menor.

Independientemente de la duración del trayecto, todos los **niños** con una **estatura igual o inferior a 1,35 metros** deben viajar sentados en un **SRI adaptado a su talla y peso**. Asimismo, todos los ocupantes del vehículo tienen que llevar abrochado el cinturón de seguridad.

En el coche, hay que llevar siempre a los niños sentados en su Sistema de Retención Infantil (SRI) (Seat)

Sólo se puede **circular sin los cinturones** u otros sistemas de retención homologados en unas **circunstancias muy concretas**. La primera es que el coche, por su antigüedad, carezca de cinturones de seguridad (actualmente, todos los vehículos los llevan). La segunda exige de llevarlo a aquellas personas que dispongan de un certificado de exención por razones médicas. Y, por último, el conductor se lo puede desabrochar al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.

La no utilización de los cinturones de seguridad y otros SRI no solo conlleva una **sanción** económica, sino que también supone la retirada de 3 puntos del carnet de conducir. Para controlar su uso, la DGT dispone de agentes de Tráfico y 216 cámaras específicas que están instaladas en la red de carreteras nacional.

Solamente una vez - La regulación por llegar del patinete eléctrico

original

¿Podríamos llegar a vivir en un lugar sin accidentes de tráfico? O, al menos, ¿sin víctimas mortales en nuestras carreteras y calles? En **Mollet del Vallès, Barcelona**, lo han logrado, al menos, durante los últimos 12 años. Y eso que cada vez hay más actores circulando: coches, autobuses, bicicletas... y uno de los más recientes: **el patinete eléctrico**. Todavía no existe una regulación estatal sobre el uso de este tipo de vehículos, pero en sitios como **Sevilla** o **Madrid** ya se han puesto manos a la obra. **David Asensio** se acerca hasta **Madrid Río** para comprobarlo, uno de los puntos calientes de la capital y seguramente de España en el que confluyen casi todos los medios de transporte posibles.

[ver más sobre "Solamente una vez - La regulación por llegar del patinete eléctrico"](#) [ver menos sobre "Solamente una vez - La regulación por llegar del patinete eléctrico"](#)

Buscar por:

[Todos los vídeos y audios](#)



Alicante aprueba la ordenanza que regula los patinetes eléctricos y prohíbe su uso a menores de 16 años

original

ALICANTE, 15 Oct. (EUROPA PRESS) -

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Alicante ha aprobado este martes el proyecto de la ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de Vehículos de Movilidad Personal --como los patinetes eléctricos--, por la que se regula su utilización y circulación para garantizar su seguridad y la de los peatones. La normativa local exige así una edad mínima de 16 años para su uso, que solo podrá ser unipersonal.

Además, se obligará al uso del casco, a contratar un seguro de responsabilidad civil general con cobertura, a llevar bocina, luces y elementos reflectantes homologados y queda prohibido circular con la utilización de auriculares.

Esta nueva normativa nace con el objetivo de favorecer la seguridad vial y garantizar que la circulación de los vehículos de una o más ruedas con una única plaza y dotados de motor eléctrico se realice de una forma adaptada y segura, haciéndola compatible con los diferentes usos de la vía pública, ha informado el consistorio.

La norma prohíbe la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal por las aceras, paseos pavimentados, parques y zonas peatonales, y su velocidad máxima será de 30 km/h, y no podrán circular por las aceras. Además no se podrá circular por los paseos públicos pavimentados, como el de la Explanada, y los de El Postiguet, avenidas de Niza y Urbanova, y zonas peatonales.

Por su parte, la ordenanza establece que se permite la circulación de los VMP por los carriles bici, pistas bici, sendas ciclables, calzadas zona 30, ciclo-calles y calles cuyo límite de velocidad sea 30 km/h, con los límites máximos de velocidad, asimismo, fijados para los distintos espacios públicos.

El concejal de Seguridad y Transportes, José Ramón González, ha opinado que la ordenanza "es una de las mejores que se han impulsado en España y se espera tenerla en vigor a partir del 2020".

Una vez aprobada hoy se quiere llevar al pleno de octubre para su aprobación inicial, se expondrá públicamente durante un mes, y posteriormente se resolverán las alegaciones y se aprobará definitivamente en pleno.



¿Me pueden multar por pegar un frenazo antes de un radar?

original



Los **radares** ya se han convertido en un elemento más de nuestras carreteras, de la misma forma que los semáforos, las señales viales o las marcas pintadas en la carretera. Sin embargo, el comportamiento de los conductores frente a los radares no es siempre el mismo...y no siempre es correcto. Y es que **no son pocos los conductores que, a sabiendas de que están circulando por encima de la velocidad máxima, deciden pegar un frenazo a la altura del radar.**

Las **frenadas de alta intensidad o frenazos** son una de las **maniobras más peligrosas** que se pueden realizar en carretera, más aún si se trata de una vía rápida en la que una reducción brusca de la velocidad puede desencadenar un accidente de gran magnitud. ¿Te pueden multar por pegar un **frenazo** antes de un radar? **VER VÍDEO.**



-

¿Qué son las 'multas temporales' que puede terminar llegando a España?

Las **multas de tráfico por exceso de velocidad** son muy comunes, pero no lo son tanto las 'multas de tiempo'.

- ¿Qué multas me puedo llevar por culpa de los neumáticos?

4 multas que te pueden poner por culpa de tus neumáticos

Los neumáticos son fundamentales para la seguridad de tu coche: ¿qué multas nos podemos llevar por culpa de los neumáticos?

- ¿Qué son los radares didácticos que han proliferado en los últimos meses?

Radares didácticos: qué son y por qué los deberías temer

Los **radares didácticos** están de moda: ¿realmente funcionan? ¿Son efectivos en su lucha contra la siniestralidad?

La DGT te enseña a usar correctamente el patinete

original

<https://www.youtube.com/embed/b7HLCwO8vzA>

Es uno de los medios de transporte de moda, sobre todo en las grandes ciudades. Se trata del patinete, un instrumento que se ha convertido en un elemento cotidiano en las calles y avenidas de toda España, pero cuyo uso aún no se ha regulado. Hasta ahora. La **DGT**, en colaboración con **Voi Technology**, ha lanzado una campaña de seguridad vial de estos.

El lema de la campaña que **Aesleme** (Asociación por la Prevención de Accidentes de Tráfico), en colaboración con la empresa de micromovilidad, **Ayuntamiento de Madrid** y DGT, es *Circula con cabeza y aparca con el corazón*. El fin es explicar a los usuarios de las vías que no se debe circular con **patinete eléctrico** por aceras.

Además de explicar cómo se debe circular por las ciudades con este elemento, se recuerda que no se debe consumir alcohol en ningún caso si se va a manejar un patinete eléctrico. Los usuarios **deben ponerse el casco** y señalizar las maniobras, tal y como se muestra en el vídeo que han lanzado de acompañamiento de esta campaña.

Los usuarios de patinete no deben circular bajo ningún concepto por las aceras, sino que tendrán que manejarlo por los **carriles bicis**. De hecho, ante la inmensa cantidad de patinetes dejados a su suerte en las aceras, la **DGT** ha recomendado estacionarlos ordenados, en lugares autorizados y donde **no obstaculicen** el paso al resto de viandantes.

De hecho, son considerados vehículos y como tales sus conductores podrán ser sancionados por consumo de alcohol, drogas o por llevar auriculares. Deberán disponer de certificado de circulación facilitado por el fabricante y será recomendable el uso de chaleco reflectante y **disponer de un seguro, aunque de momento no es obligatorio**.



Las 10 imágenes que muestran cómo el cinturón de seguridad salva vidas

Blanca Silvestre Pedraza • original



La Agencia de Transporte de Nueva Zelanda (NZTA) ha lanzado una campaña para concienciar sobre el uso de los sistemas de retención. Para ello, han publicado unas impactantes imágenes de 10 hombres, todos supervivientes de accidentes de tráfico, y sus testimonios de cómo el cinturón de seguridad salvó sus vidas.

Durante la primera semana de octubre, la Dirección General de Tráfico (DGT) llevó a cabo **una campaña de vigilancia sobre el uso del cinturón de seguridad**. Según el organismo estatal, el 23% de los fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta en 2018 no tenía puesto el sistema de retención obligatorio. En el caso de Nueva Zelanda, los fallecidos por no llevar el cinturón de seguridad en accidentes de tráfico son alrededor de 90 personas al año.

Te puede interesar: [Nueva campaña de la DGT, el uso del cinturón de seguridad en el punto de mira](#)

Con el mensaje de que **usar el cinturón de seguridad salva vidas**, la NZTA ha presentado la iniciativa "Belt Up Live On". Para realizar esta campaña, la agencia neozelandesa hizo un llamado a los supervivientes de accidentes de tráfico para que contasen sus historias. El resultado fueron cientos de testimonios, entre los que se eligió a diez hombres para concienciar sobre la importancia del uso de estos sistemas de protección.

“El cinturón de seguridad salvó su vida”

Los 10 supervivientes, protagonistas de la campaña neozelandesa, fueron maquillados por la empresa PROFX, para recrear las lesiones que sufrieron tras los accidentes. Según la doctora de urgencias Natasha McKay, colaboradora de la campaña, las marcas que se pueden ver en las imágenes son una prueba de **cómo el cinturón de seguridad te puede salvar la vida**.

[Un 20% de los fallecidos en accidentes se debe al uso del móvil al volante](#)

Además de los retratos de los protagonistas, sus testimonios van acompañados de una serie de vídeos, donde recuerdan el accidente y **agradecen haber usado el cinturón de seguridad**.

Estos son los 10 supervivientes que presentan la campaña "Belt Up Live On":

Rick Haira

En 2004, Rick circulaba por unas vías cuando un tren lo arrolló. El golpe hizo que perdiese el control del coche y terminó golpeándose contra un transformador. Sin embargo, el cinturón de seguridad evitó que fuera arrojado del vehículo y, por tanto, salvó su vida.

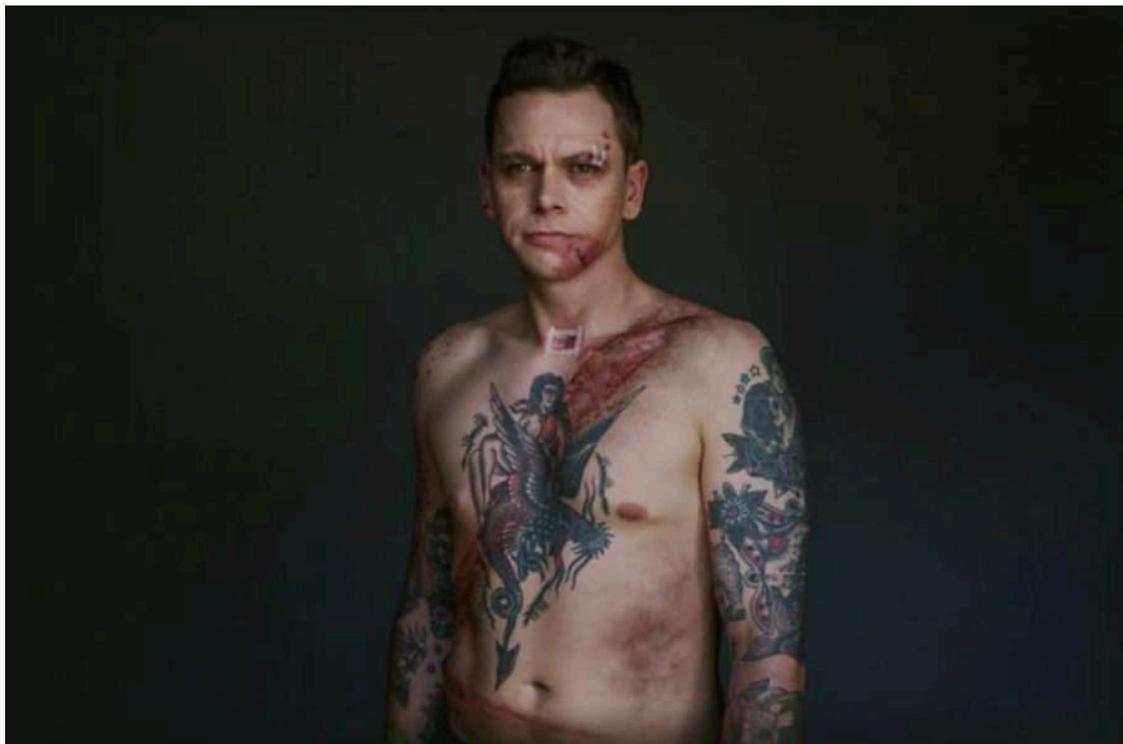


Usar el cinturón de seguridad salvó a Rick de fallecer en un accidente el 4 de noviembre de 2004.

11 fotos

Dan Mason

Con 21 años recién cumplidos, Dan volvía a casa del trabajo cuando fue golpeado por un conductor ebrio. Se rompió la mandíbula, una costilla y sufrió daños cerebrales en sus lóbulos frontal y temporal. Llevar el cinturón de seguridad le salvó la vida.



Tras el accidente, los médicos tuvieron que realizar a Dan una traqueotomía de emergencia.

11 fotos

Kahutia Foster

Cuando salía de casa de su sobrino, Kahutia se fue con su coche contra una esquina. Como consecuencia, el vehículo volcó y posteriormente chocó contra un árbol. También en este caso, el cinturón de seguridad salvó su vida.



11 fotos A pesar del aparatoso accidente, Kahutia solo se lesionó el brazo tras ser aplastado bajo el peso del vehículo.

Willy Carberry

En 2014, el coche de Willy se salió de la carretera, destrozando a su paso 50 metros de cercado. El vehículo terminó volcando tras chocarse contra un poste eléctrico. Una vez más, usar el cinturón de seguridad salvó su vida.



James Liberona-Feek

También en 2014, James sufrió una colisión frontal al chocarse contra un camión. En el accidente se rompió ambas piernas, aunque después de ocho meses de rehabilitación pudo volver a caminar. Además de salvar su vida, el cinturón de seguridad también evitó daños irreversibles.



Además de las dos piernas, también se rompió un brazo y sufrió daños en varios órganos principales.

Dion Perry

En 2017, el coche de Dion patinó y salió del camino por el que circulaba. El vehículo dio dos vueltas de campana antes de aterrizar en una zanja. Aunque el coche quedó destrozado, el conductor solo sufrió unos moratones gracias al cinturón de seguridad.



Dion conducía por un camino rural embarrado cuando sufrió el accidente y fue salvado por el cinturón de seguridad.

Liam Bethell

A 200 metros de su casa, Liam fue arrollado por un camión. Tras el impacto, se rompió la mayoría de las costillas y tres discos vertebrales. Además, sufrió una hemorragia cerebral que lo puso en coma durante diez días. Gracias a que el cinturón de seguridad salvó su vida, pudo despertar un día antes de que naciera su hija.



El cinturón de seguridad salvó la vida de Liam y le permitió asistir al nacimiento de su hija.

Dylan Chirnside

En el caso de Dylan, un vehículo se lo llevó por delante y lo sacó de la carretera. Además de una lesión cerebral, el accidente también le provocó la fractura de uno de los huesos principales que conecta la cabeza con la columna vertebral. A tardado un año y medio en recuperarse por completo, pero su cinturón de seguridad le salvó la vida.



Dylan sufrió su accidente unos días después de Liam. Ambos se salvaron por sus cinturones de seguridad.

James McDonald

Debido a que la luz solar le cegó, James chocó contra un camión. En el accidente se fracturó el brazo y se partió la nariz en dos. Sin embargo, su cinturón de seguridad le salvó la vida.



En el accidente, además de partirse la nariz, James rompió con esta el volante de su coche.

Will Giles

El año pasado, Will fue embestido por detrás por otro vehículo en una intersección. El golpe le causó un grave traumatismo craneoencefálico, pero el cinturón de seguridad le salvó la vida.



Nuevo examen de conducir de la DGT: las ayudas que SÍ se permiten ya y las que NO

original



Nuevo examen de conducir de la DGT: las ayudas que SÍ se permiten ya y las que NO

Tras algunos rumores y desmentidos, finalmente, se cumple un mes desde que está activo el nuevo examen práctico de conducir, con el que **los aspirantes pueden beneficiarse de algunas ayudas a la conducción**. La premisa de la DGT es clara: adaptarse a los nuevos tiempos. Y es que estas ayudas ya están disponibles en buena parte de los últimos modelos y algunas serán obligatorias a partir de 2022 en todas las ventas de nuestro continente.

Sin embargo, tal y como te contamos en este otro [artículo](#), las ayudas sólo estarán disponibles si el examinador lo permite, ya que si éste considera que el alumno debe demostrar su valía sin ellas, **se podrá omitir su funcionamiento**. De una manera o de otra, la nueva medida ha generado polémica entre las autoescuelas, quienes piden que no exista discriminación entre los aspirantes.

Lo permita o no el examinador, lo cierto es que los alumnos que se están examinando desde el pasado 15 de septiembre tienen la posibilidad de contar con las siguientes **ayudas**:

- **Start-stop**: el motor se apaga sólo en las paradas para ahorrar combustible y emitir menos partículas contaminantes.
- **Ayuda de arranque en pendiente**: este sistema impide que el coche se mueva hacia atrás en una cuesta antes de que emprendamos la marcha.
- **Luces y limpiaparabrisas automáticos**: no se necesita la implicación del conductor a la hora de conectar las luces y el limpiaparabrisas, el coche los pone en funcionamiento automáticamente cuando lo considera oportuno.
- **Frenada de emergencia**: tanto el avisador como el sistema de frenada de emergencia estarán disponibles para los nuevos conductores. Es decir, si por un despiste el alumno puede chocar con otro automóvil, hay dos opciones. La primera, el sistema emite una alarma para avisar al conductor. La segunda, además de la alarma, si se hace caso omiso el coche toma los mandos y frena por sí solo.
- **Tráfico cruzado**: el mismo caso que el anterior pero con la diferencia de que se pone en marcha cuando salimos marcha atrás de un estacionamiento en batería.

- **Cámara y sensores para el estacionamiento:** tanto en sus versiones de cámara delantera, trasera o 360º, este sistema está disponible para los conductores. Lo mismo sucede con los sensores, que informan de la cercanía a otros coches u objetos.
- **Detección de fatiga:** el sistema alerta cuando el conductor pierde la concentración al volante, detectando un exceso de fatiga o sueño.
- **Aviso de frenada de emergencia:** el sistema se pone en funcionamiento si el coche precedente realiza una frenada de emergencia, alertando del peligro al conductor.

Como decimos, todas estas ayudas estarán disponibles para los conductores, pero éstos **no podrán beneficiarse de otros tres interesantes sistemas** como:

- **Control adaptativo de la velocidad:** el vehículo, bien por reconocimiento de las señales o por el GPS, detecta la velocidad máxima de la vía y adapta la velocidad a ella.
- **Aviso y mantenimiento en el carril:** al igual que sucedía con la frenada de emergencia, actualmente hay dos niveles de funcionamiento de este sistema. El primero alerta de que estamos cambiando de carril involuntariamente, mientras que, en el segundo caso, el coche toma los mandos y corrige la trayectoria para mantener el vehículo dentro del carril.
- **Sistema de estacionamiento total:** más allá del uso de las cámaras y los sensores, las ayudas más completas para el estacionamiento estarán prohibidas. Son sistemas que permiten al automóvil aparcar con total autonomía (o casi) pues el coche nos da una serie de instrucciones a realizar para dejar el coche en el hueco libre.

Nos equivocamos con el coche eléctrico, dice el director de la DGT

Rebeca Álvarez • original



honda coche electrico

El director de la DGT, **Pere Navarro**, ha realizado unas polémicas declaraciones en las que asegura que **"nos equivocamos con el coche eléctrico"**. Según [recoge](#) Las Provincias, Navarro ha reconocido abiertamente, durante un desayuno informativo en Madrid, la complicada situación que se da ante el desarrollo de esta nueva forma de movilidad.

“Cometimos el error de vender un producto que no teníamos en la estantería, no tenemos dónde enchufarlo y el precio es carísimo”, ha afirmado. La precaria situación de la infraestructura ha sido otro de los puntos calientes de su discurso, en el que ha explicado sin embargo que este tema es una prioridad para el Gobierno, que debe crear una infraestructura adecuada.

“Donde nos haría falta, en la ciudad, en el parking es difícil enchufarlo”, apunta, matizando también que aquellos que viven fuera de la ciudad lo tienen más fácil a la hora de cargar sus [coches eléctricos](#). Por tanto, considera que hay mucha tela que cortar antes de poder animar a la población a comprar uno de estos vehículos.



Porsche Taycan

A pesar de todo, la situación de estos coches respecto al año pasado es bastante optimista, puesto que las [matriculaciones de eléctricos](#) en septiembre -según datos de Anfac- se incrementaron en un 63,5% con respecto al mismo mes del año anterior.

Respecto a los **coches conectados**, considera que ha sido un gran “salto adelante”, puesto que su principal objetivo es que contribuyan a mejorar la Seguridad Vial y que tecnologías como esta “van bien para la vigilancia y control”, por lo que su desarrollo es importante para el automóvil. “Es la gran apuesta de la DGT”, sentencia.

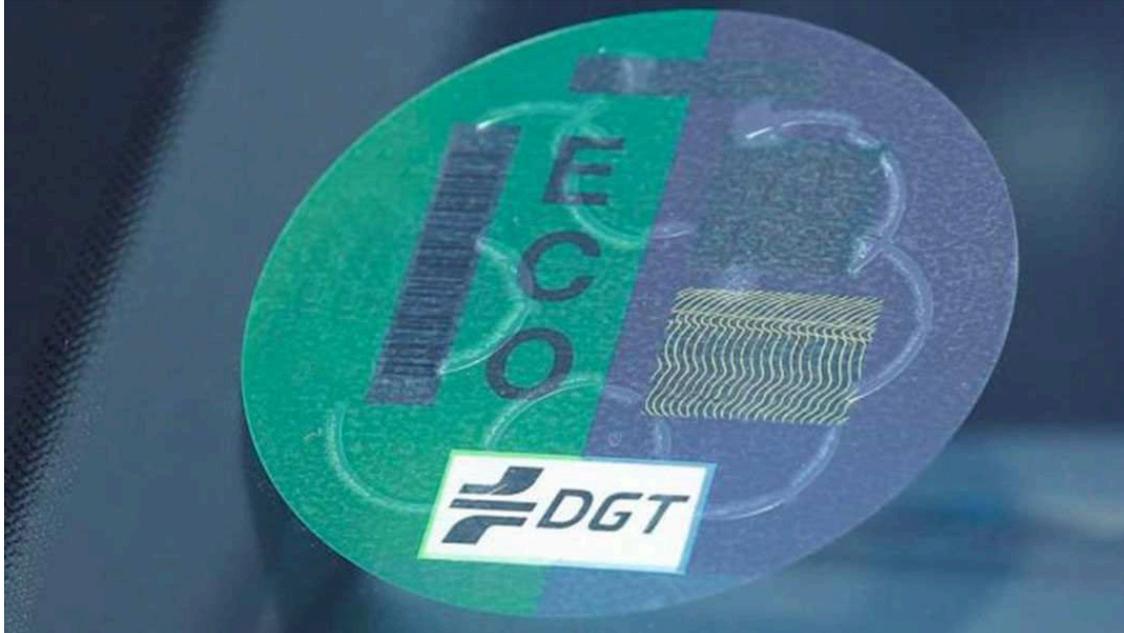
Sin embargo, hay otra situación que preocupa mucho a Pere Navarro, y es la situación envejecida de la población. “La gente mayor camina”, explica, por lo que el principal objetivo es “dejar la acera limpia de obstáculos para poder caminar”.

PUBLIRREPORTAJE



El 31,7% de los coches en España no tiene el distintivo medioambiental

Redacción • original



distintivo medioambiental

El 31,7% del parque español de turismos y todoterrenos no cuenta con el distintivo medioambiental, estos son los vehículos más antiguos (modelos de gasolina anteriores a enero de 2000 y diésel anteriores a 2006), según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) recogidos por la patronal de los concesionarios, Faconauto.

Otra parte del conjunto, un 34,3%, tiene la etiqueta B, que corresponde a los turismos de gasolina matriculados a partir de enero de 2000 y de enero de 2006 para los diésel.

La etiqueta C representa un 26,6% del total, y engloba a los turismos de gasolina matriculados a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Por último, los vehículos con etiqueta CERO (eléctricos, principalmente) sólo representan el 0,1% del parque y los de etiqueta ECO (híbridos) alcanzan al 1,2% del total.

La patronal ha indicado que estas cifras reflejan el grave problema de la automoción en España por la antigüedad de su parque y ha llamado la atención sobre su impacto medioambiental. Así, los vehículos sin etiqueta son responsables del 70% de las emisiones de NOx y partículas en los núcleos más poblados.

Faconauto ha recordado que la mejor opción para avanzar hacia una movilidad más sostenible y abordar de manera urgente el cumplimiento de los objetivos europeos sobre cambio climático y calidad del aire, es apostar por la renovación del parque, es decir por achatarrar los vehículos sin etiqueta para sustituirlos por otros que sí dispongan de etiqueta, particularmente si ésta es CERO y ECO, o C para las rentas medias y bajas.

En este sentido, **Marta Blázquez**, vicepresidenta ejecutiva de Faconauto, ha afirmado que “La mejor manera de avanzar hacia una movilidad descarbonizada y sostenible es matricular un vehículo nuevo, independientemente de la etiqueta que tenga. En la actualidad disponemos de tecnologías maduras que nos permiten reducir de manera sustancial las emisiones, como son los vehículos gasolina y diésel de última generación, o las alternativas de gas (GNC, GLP). Éstas tienen todavía que jugar un papel fundamental para avanzar en este periodo de transición que estamos viviendo y en el que son la única oferta medioambientalmente sostenible para todos los bolsillos. Al mismo tiempo, hay que propiciar la llegada de modelos eléctricos e híbridos. Lo que no podemos permitirnos, desde un punto de vista medioambiental

Medio	FleetPeople	Fecha	15/10/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	125	V. CPM	25 EUR (28 USD)
Pág. vistas	415	V. Publicitario	169 EUR (191 USD)

<https://fleetpeople.es/coches-espana-no-distintivo-medioambiental/>

y de seguridad vial, es que todavía haya en circulación tantos vehículos sin etiqueta. Ante la falta de Gobierno, son las comunidades autónomas las que pueden dar respuesta a esta urgencia, como ya han hecho el País Vasco o Galicia”.