

• Revista de Prensa •
Del 18/10/2019 al 21/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	20/10/2019	La Opinión A Coruña, 23	Los jóvenes vienen a las autoescuela a sacarse el carné, no a aprender a conducir	Escrita
2	20/10/2019	Laopinioncoruña.es	Los jóvenes vienen a las autoescuela a sacarse el carné, no a aprender a conducir	Digital
3	18/10/2019	concursosdefotografia.com	VIII Concurso Nacional de Fotografía "Peatón, no atraveses tu vida"	Digital

SECTOR

4	20/10/2019	Última Hora, 25	Primeros controles para sancionar las infracciones de los patinetes eléctricos	Escrita
5	19/10/2019	El Mundo, 45	«La siesta es el mejor antídoto para no dormirse al volante»	Escrita
6	21/10/2019	Sur Digital	Así debes circular con el patinete eléctrico	Digital
7	19/10/2019	Ideal Digital	El plan de la DGT para que no lleves el carnet de conducir en el coche	Digital
8	19/10/2019	TopGear.es	La DGT planea subir a 6 puntos la multa por usar el móvil al volante	Digital
9	18/10/2019	Las Provincias	DGT patinetes eléctricos	Digital
10	18/10/2019	Bebés y más	Viajar a contramarcha reduce en un 90 por ciento el riesgo de sufrir lesiones graves en caso de accidente	Blog

José Manuel López Marín

Presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas

“Los jóvenes vienen a las autoescuela a ‘sacarse’ el carné, no a aprender a conducir”

“Los siniestros de tráfico son una enfermedad, mejor que curar será prevenir”|| “Las penas a los reincidentes deben ser más duras, deben ser tratados como delincuentes

R. Prieto
A CORUÑA

Con la concienciación y la formación como elementos clave a la hora de ponerse al volante, A Coruña acogerá del 19 al 24 de noviembre la Semana Internacional de la Seguridad Vial, organizada por la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Su vicepresidente y también presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas, José Manuel López Marín, apela a la responsabilidad. Solo así, sostiene, se podrán frenar las negras estadísticas de fallecidos en carretera: “Los accidentes son una enfermedad, mejor que curar será prevenir”. López Marín advierte además de que los jóvenes a día de hoy van a la autoescuela a sacarse el carné, no a aprender a conducir.

¿Qué retos se marcan con las jornadas de noviembre?

Se pretende concienciar y sensibilizar a la ciudadanía que conducir la máquina automóvil no es una tarea fácil, va supeditada a varias condiciones, en primer lugar el haber tenido una buena educación vial en la familia. Los padres son los primeros prescriptores viales de los hijos como futuros conductores, ya que con su ejemplo marcarán la pauta a seguir en un futuro por sus hijos. En el colegio deben recibir una educación vial, que lleve a los niños, futuros conductores, a tener actitudes, comportamientos, valores y responsabilidad en el buen uso de las vías públicas, bien como peatones o haciendo un buen uso de las bicicletas. Por último, deben formarse en autoescuelas de calidad, para ser unos buenos conductores de automóviles, seguros, responsables y corteses en el uso de las vías públicas, así como diestros y hábiles en el manejo del vehículo automóvil.

¿Cuáles son a día de hoy las grandes lacras de la seguridad vial en Galicia?

Sin duda los siniestros en el tránsito, definidos por la OMS como una pandemia, a la que, como enfermedad, hay que poner cura. Pero, mejor que curarla será prevenirla porque en estos últimos tiempos se está llevando muchas vidas jóvenes en Galicia.

En los últimos años han saltado las alarmas en Tráfico ante el uso cada vez más frecuente y, en consecuencia, un incremento de accidentes provocados por la utilización del móvil. ¿Qué castigo ve más efectivo



López Marín, en un congreso internacional de Seguridad Vial. | L. O.

para erradicar este comportamiento?

El castigo siempre debe ser ponderado y el último recurso que se ha de emplear ante este tipo de conductas de ignorancia o desobediencia. Soy partidario de

que en las autoescuelas de calidad se debe instruir a prevenir o alertar del riesgo y peligro de las distracciones por el uso inadecuado del móvil y sus consecuencias inmediatas. Se tiene previsto sacar seis puntos del crédito de condu-

cir y una fuerte sanción económica por esta desobediencia de la normativa vial.

¿Ve suficientes las actuales condenas para los reincidentes al volante o cree que deberían endurecerse?

Sin duda para los reincidentes deberían ser más duras. El que reincide se convierte en un desobediente e irresponsable social al incumplir las normas de convivencia y respeto hacia los demás, por lo tanto debe ser tratado como un delincuente vial.

¿Se sienten en parte responsables los profesores de las autoescuelas de los conductores de riesgo que campan a sus anchas por las carreteras gallegas?

De ninguna forma y manera. El sistema de formación y obtención del permiso de conducir lo regula y marca la administración y la exigencia de ir a examen de los ciudadanos, contra lo que los profesores no pueden hacer nada al ser una enseñanza libre y no obligatoria. Pero, sin duda, se trata de unos grandísimos profesionales que podrían ser muy necesarios e importantes para la sociedad con el fin de prevenir los siniestros en el tráfico.

Del 1 a 10, ¿qué nota pone a los conductores en Galicia?

Sobre un ocho aproximadamente ya que conducir en Galicia no es nada fácil.

¿Y a los peatones?

Un seis creciente, pues parece que van más disciplinados y respetando más las normas viales.

¿Cree que deben endurecerse las sanciones a los peatones?

Primero es necesario informar, educar y formar a los ciudadanos

en todas las variaciones que hubo en las normas viales. Sancionar a un ignorante debe ser un pecado por estar escaso en conocimientos que nadie le ha facilitado o instruido para tenerlos.

¿Los jóvenes que hoy van a una autoescuela buscan aprender o simplemente sacar y tener cuanto antes el permiso de conducir?

Desgraciadamente a sacar el permiso de conducir, dado que el actual examen se supera fácilmente memorizando preguntas y respuestas, con lo que el aula y el magisterio del profesor para transmitir conceptos y conocimientos casi han desaparecido, por lo que comienzan a verse en este repunte de la siniestralidad de la juventud en estos últimos tiempos.

¿Se sale de la autoescuela sabiendo conducir o con el carné debajo de brazo para aprender después en el día a día?

Han aprendido a “sacar” el permiso de conducir que no es lo mismo que “aprender” a conducir, cosa muy diferente. Al no existir una enseñanza obligatoria, reglada y definida, con programas específicos de prevención del riesgo, toma de decisiones y otras materias en el aula de la autoescuela bajo el magisterio excelente del profesor de formación vial, desaparecen las actitudes, comportamientos, valores, seguridad y responsabilidad del futuro conductor, quedando todo en destrezas y habilidades, que, con mucha suerte, puede mejorar en el día a día, mientras el ángel de la guarda le acompaña.

¿En una clase se puede detectar un potencial delincuente viario o conductor de riesgo?

Muy difícilmente en la clase teórica porque apenas los alumnos asisten, solo muy pocos a hacer test de examen; en prácticas solo aprender circuitos por donde pueda ser el examen. Así que el magisterio y prestigio del profesor cada día es más decreciente.

¿Cuál es el perfil del conductor de riesgo en Galicia?

En estos momentos, el de mayor porcentaje, es el conductor que hace uso indebido del móvil continuamente (distracciones), los consumidores de drogas y alcoholes, los que van sobrecargados de medicamentos, los tendentes a la enfermedad del sueño, el uso de la velocidad excesiva o inadecuada etc...

¿Considera más peligrosos al volante los conductores de avanzada edad o por el contrario los jóvenes?

Nadie es peligroso en las vías si respeta las señales, las normas y reúne las condiciones psicofísicas, técnicas y mentales que marca la ley; los mayores suelen ser más prudentes que los jóvenes, ellos mismos deben de ser conscientes cuando ven mermas de sus facultades para conducir, por responsabilidad, no deben utilizar el automóvil como conductor. Los jóvenes por ser más impetuosos e inquietos son más proclives a asumir las conductas de riesgo y peligrosas al volante.

“Al renovar el permiso debería hacerse un curso obligatorio para actualizar conocimientos”

¿Es partidario de exámenes cada cierto tiempo para renovar el permiso?

No lo creo necesario; sí, al renovar el permiso de conducir con un curso “informativo obligatorio” para renovar conocimientos y actualizarlos a las nuevas señalizaciones y normativas. También si han comprado un coche moderno con muchas creatividades e innovaciones realizar un curso obligatorio de ayudas a la conducción.

¿Se deberían acortar los plazos de renovación para conductores de avanzada edad o poner más restricciones a este colectivo?

No lo veo motivo si la administración lleva un control serio y eficaz sobre los centros de reconocimiento. Las personas mayores conductoras debe ser conscientes y responsables de su esta-

do físico y mental, que de estar disminuidos, ellos mismos deben ser responsables de sus acciones y por tanto dejar de conducir.

¿Temé que se cerrara en falso el conflicto de los examinadores y pueda retomarse la huelga que paralizó durante meses la actividad de los centros de formación?

Es una situación que no se debe repetir por el perjuicio que se causa a terceros. Por una parte, a los ciudadanos aspirantes a obtener el permiso de conducir y por otra parte a las pequeñas empresas familiares autoescuelas. La sensatez se impuso y la administración reconoció las justas reivindicaciones de este colectivo. En estos momentos después de las jubilaciones de muchos de estos funcionarios debe de empezar a pensar en aumentar su plantilla.

"Los jóvenes vienen a las autoescuela a 'sacarse' el carné, no a aprender a conducir"

original



López Marín, en un congreso internacional de Seguridad Vial.

Con la concienciación y la formación como elementos clave a la hora de ponerse al volante, A Coruña acogerá del 19 al 24 de noviembre la Semana Internacional de la Seguridad Vial, organizada por la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Su vicepresidente y también presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas, José Manuel López Marín, apela a la responsabilidad. Solo así, sostiene, se podrán frenar las negras estadísticas de fallecidos en carretera: "Los accidentes son una enfermedad, mejor que curar será prevenir". López Marín advierte además de que los jóvenes a día de hoy van a la autoescuela a sacarse el carné, no a aprender a conducir.

¿Qué retos se marcan con las jornadas de noviembre?

Se pretende concienciar y sensibilizar a la ciudadanía que conducir la máquina automóvil no es una tarea fácil, va supeditada a varias condiciones, en primer lugar el haber tenido una buena educación vial en la familia. Los padres son los primeros prescriptores viales de los hijos como futuros conductores, ya que con su ejemplo marcarán la pauta a seguir en un futuro por sus hijos. En el colegio deben recibir una educación vial, que lleve a los niños, futuros conductores, a tener actitudes, comportamientos, valores y responsabilidad en el buen uso de las vías públicas, bien como peatones o haciendo un buen uso de las bicicletas. Por último, deben formarse en autoescuelas de calidad, para ser unos buenos conductores de automóviles, seguros, responsables y corteses en el uso de las vías públicas, así como diestros y hábiles en el manejo del vehículo automóvil.

¿Cuáles son a día de hoy las grandes lacras de la seguridad vial en Galicia?

Sin duda los siniestros en el tránsito, definidos por la OMS como una pandemia, a la que, como enfermedad, hay que poner cura. Pero, mejor que curarla será prevenirlos porque en estos últimos tiempos se está llevando muchas vidas jóvenes en Galicia.

En los últimos años han saltado las alarmas en Tráfico ante el uso cada vez más frecuente y, en consecuencia, un incremento de accidentes provocados por la utilización del móvil. ¿Qué castigo ve más efectivo para erradicar este comportamiento?

El castigo siempre debe ser ponderado y el último recurso que se ha de emplear ante este tipo de conductas de ignorancia o desobediencia. Soy partidario de que en las autoescuelas de calidad se debe instruir a prevenir o alertar del riesgo y peligro de las distracciones por el

uso inadecuado del móvil y sus consecuencias inmediatas. Se tiene previsto sacar seis puntos del crédito de conducir y una fuerte sanción económica por esta desobediencia de la normativa vial.

¿Ve suficientes las actuales condenas para los reincidentes al volante o cree que deberían endurecerse?

Sin duda para los reincidentes deberían ser más duras. El que reincide se convierte en un desobediente e irresponsable social al incumplir las normas de convivencia y respeto hacia los demás, por lo tanto debe ser tratado como un delincuente vial.

¿Se sienten en parte responsables los profesores de las autoescuelas de los conductores de riesgo que campan a sus anchas por las carreteras gallegas?

De ninguna forma y manera. El sistema de formación y obtención del permiso de conducir lo regula y marca la administración y la exigencia de ir a examen de los ciudadanos, contra lo que los profesores no pueden hacer nada al ser una enseñanza libre y no obligatoria. Pero, sin duda, se trata de unos grandísimos profesionales que podrían ser muy necesarios e importantes para la sociedad con el fin de prevenir los siniestros en el tráfico.

Del 1 a 10, ¿qué nota pone a los conductores en Galicia?

Sobre un ocho aproximadamente ya que conducir en Galicia no es nada fácil.

¿Y a los peatones?

Un seis creciente, pues parece que van más disciplinados y respetando más las normas viales.

¿Cree que deben endurecerse las sanciones a los peatones?

Primero es necesario informar, educar y formar a los ciudadanos en todas las variaciones que hubo en las normas viales. Sancionar a un ignorante debe ser un pecado por estar escaso en conocimientos que nadie le ha facilitado o instruido para tenerlos.

¿Los jóvenes que hoy van a una autoescuela buscan aprender o simplemente sacar y tener cuanto antes el permiso de conducir?

Desgraciadamente a *sacar* el permiso de conducir, dado que el actual examen se supera fácilmente memorizando preguntas y respuestas, con lo que el aula y el magisterio del profesor para transmitir conceptos y conocimientos casi han desaparecido, por lo que comienzan a verse en este repunte de la siniestralidad de la juventud en estos últimos tiempos.

¿Se sale de la autoescuela sabiendo conducir o con el carné debajo de brazo para aprender después en el día a día?

Han aprendido a "sacar" el permiso de conducir que no es lo mismo que "aprender" a conducir, cosa muy diferente. Al no existir una enseñanza obligatoria, reglada y definida, con programas específicos de prevención del riesgo, toma de decisiones y otras materias en el aula de la autoescuela bajo el magisterio excelente del profesor de formación vial, desaparecen las actitudes, comportamientos, valores, seguridad y responsabilidad del futuro conductor, quedando todo en destrezas y habilidades, que, con mucha suerte, puede mejorar en el día a día, mientras el ángel de la guarda le acompañe.

¿En una clase se puede detectar un potencial delincuente viario o conductor de riesgo?

Muy difícilmente en la clase teórica porque apenas los alumnos asisten, solo muy pocas a hacer test de examen; en prácticas solo aprender circuitos por donde pueda ser el examen. Así que el magisterio y prestigio del profesor cada día es más decreciente.

¿Cuál es el perfil del conductor de riesgo en Galicia?

En estos momentos, el de mayor porcentaje, es el conductor que hace uso indebido del móvil continuamente (distracciones), los consumidores de drogas y alcoholes, los que van sobrecargados de medicamentos, los tendentes a la enfermedad del sueño, el uso de la velocidad excesiva o inadecuada etc...

¿Considera más peligrosos al volante los conductores de avanzada edad o por el contrario los jóvenes?

Nadie es peligroso en las vías si respeta las señales, las normas y reúne las condiciones psicofísicas, técnicas y mentales que marca la ley; los mayores suelen ser más prudentes que los jóvenes, ellos mismos deben de ser conscientes cuando ven mermadas sus facultades para conducir, por responsabilidad, no deben utilizar el automóvil como conductor. Los jóvenes por ser más impetuosos e inquietos son más proclives a asumir las conductas de riesgo y peligrosas al volante.

VIII Concurso Nacional de Fotografía Peatón, no atraveses tu vida

original

Fecha vencimiento: 15/11/2019

Premio Máximo: 1 200 EUR

Presentación: On-line

Participantes: Mayores de 18 residentes en España

País organizador: España

Temática: Conductas de riesgo y siniestros viales

Otros de interés: Nada que destacar

Se convoca el VIII Concurso Nacional de Fotografía "Peatón, no atraveses tu vida" con el fin de promover en la ciudadanía una reflexión visual sobre la movilidad en el ámbito urbano e interurbano.

1. OBJETIVOS:

- Impulsar, a través de la fotografía como forma de expresión social, la problemática de los siniestros viales.
- Obtener fotografías inéditas que reflejen las situaciones de riesgo de peatones, pasajeros y/o conductores.
- Generar un espacio de reflexión a través de las imágenes que permita el intercambio y la difusión entre un gran número de personas, puesto que se organizará una exposición itinerante.
- Promover una búsqueda activa de soluciones.

2. PARTICIPANTES

Pueden participar todas las personas mayores de edad residentes en España con independencia de su nacionalidad.

*Si quedara desierto cualquiera de los premios, pasará a disposición de la Asociación Stop Accidentes. La participación en este concurso supondrá la total aceptación de estas bases.

3. TEMAS:

- Conductas de riesgo y/o inadecuadas de los conductores de vehículos a motor, ciclistas y/o peatones, así como los peligros a los que deben enfrentarse en cuanto a mobiliario, señalizaciones inadecuadas, barreras arquitectónicas, etc. dentro del ámbito urbano e interurbano.
- Consecuencias de los siniestros viales, tanto para las víctimas supervivientes como para los familiares de las mismas y su impacto en la sociedad.

4. PRESENTACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS OBRAS:

- Las fotografías serán enviadas a la organización en soporte digital a la siguiente dirección de email: concursofotografia@stopaccidentes.org indicando en tema: VIII Premio "Peatón no atraveses tu vida".
- En este e-mail se incluirá únicamente el título de las fotografías que nombrará los archivos adjuntos (de carácter obligatorio) y un número de teléfono para la posterior identificación, no figurando ningún dato personal más.
- La organización confirmará con un email la recepción de las obras y contactará sólo a aquellos autores que sean candidatos al alguno de los premios.

5. REQUISITOS DE LAS FOTOGRAFÍAS:

- Cada participante podrá presentar un máximo de dos fotografías.
- El formato será: digital con un máximo de 18 MB y en archivo JPG.
- La técnica de la imagen a utilizar es totalmente libre, en blanco y negro y/o color.
- Se permitirán retoques en las fotografías, así como, los fotomontajes.
- Se considerará válido incluir en la fotografía un texto o slogan sobre el tema del concurso.
- No se admitirán fotografías galardonadas con anterioridad a la fecha límite de admisión en este concurso, ya sea con premio, mención o accésit.

- No se admitirán obras que lleven incrustadas firmas o marcas de agua, que identifiquen al autor.
- Se valorará la creatividad, su originalidad y su mensaje en materia de seguridad vial y deberá adecuarse al tema y contenidos del concurso, descartándose aquellas que no cumplan estos requisitos.
- El participante debe manifestar y garantizar que es el único titular de todos los derechos de autor sobre la fotografía que presenta al concurso y se responsabiliza totalmente de que no existan derechos de terceros en las obras presentadas, así como de toda reclamación de terceros por derechos de imagen.
- La Organización del concurso se reserva el derecho de excluir todas aquellas obras cuyo contenido sea obsceno, violento, sexista, racista o vulnere algún derecho fundamental de la persona.

6. PLAZOS:

El plazo de recepción de las fotografías terminará el **15 de noviembre de 2019**.

7. PREMIOS:

Se premiarán las tres mejores fotografías, donde el jurado valorará tanto el mensaje como la creación artística.

- Primer Premio: 1 200 €
- Segundo Premio: 800 €
- Tercer Premio: 300€

El jurado seleccionará hasta un máximo de 22 obras para realizar una exposición itinerante por todo el territorio nacional. (se notificará a los seleccionados las fechas de dichas exposiciones)

- A los tres ganadores, se les hará además entrega de diplomas.

*A los premios de una cuantía superior a los 300 euros se les aplicará el 19% de retención del RPF contemplados en la ley para este tipo de concursos.

8. JURADO:

El Jurado estará compuesto por los siguientes miembros:

- Un/a representante de Stop Accidentes.
- Un/a representante de la Dirección General de Tráfico (DGT).
- Un/a representante de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).
- Un/a experto/a reconocido en fotografía

9. ENTREGA DE PREMIOS:

El listado de ganadores se publicará en la página Web de Stop Accidentes en el plazo máximo de 15 días tras el cierre de la convocatoria de presentación de trabajos. Se notificará personalmente a los premiados la hora y el lugar del evento de la entrega de premios, que se realizará a lo largo del mes de diciembre del 2019.

10. DERECHOS SOBRE LAS IMÁGENES:

La participación en este concurso implica la cesión a Stop Accidentes de los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública sobre la obra, previsto en la legislación sobre Propiedad Intelectual por la duración máxima permitida por la citada normativa. Stop Accidentes, a través de sus Delegaciones presentes en todas las Comunidades Autónomas y gracias a la colaboración de la DGT, de la CNAE, y de Dinasa, realizará Exposiciones Itinerantes con las fotografías presentadas.

Stop Accidentes se reserva los derechos de reproducción, distribución, comunicación pública y explotación de los trabajos presentados, así como la publicación del reportaje fotográfico de la exposición y entrega de premios.

Los fotógrafos:

- Garantizan que son los propietarios del trabajo que presentan, y que detienen en su totalidad la propiedad intelectual del mismo.
- Garantizan que no han renunciado a ningún derecho moral sobre las fotografías.
- Aceptan que su trabajo se exponga en cualquier lugar de exposición promovido por los organizadores.

11. PROTECCIÓN DE DATOS:

De conformidad con las normativas afectas de protección de datos personales, todos los datos suministrados pasarán a formar parte de un fichero automatizado responsabilidad de la Asociación, con la finalidad de gestionar correctamente el concurso y cumplir con las finalidades específicas en las presentes bases. El ejercicio de derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición se llevarán a cabo conforme a la normativa vigente.

□

Primeros controles para sancionar las infracciones de los patinetes eléctricos

► La Policía Local inicia una campaña en Palma para reducir los **abusos** e informar a los usuarios

Mónica González | PALMA

La Policía Local de Palma ha comenzado esta semana a poner controles en diversos puntos de la ciudad para informar, pero también sancionar, las irregularidades de las personas que conducen vehículos de movilidad personal (VMP), sobre todo patinetes eléctricos. Según fuentes policiales, estos controles se realizan a cargo de policías de barrio cada día en puntos distintos, priorizando aquellos en los que se ha detectado un mayor número de incumplimientos o de quejas por parte de vecinos.

Los policías que llevan a cabo estos controles paran a los usuarios de patinetes eléctricos y demás VPM que cometen alguna infracción y si ésta no es muy grave y, en función de la predisposición del conductor, simplemente se le informa de la normativa. En otros casos, como en el de las infracciones muy graves, como puede ser circular a una velocidad excesiva, se procede directamente a multarle.

Desde que en junio entró en vigor el decreto que regula estos vehículos, el trabajo se ha centrado sobre todo en los patinetes eléctricos de alquiler de la Platja de Palma, pero ahora se ha deci-



El aumento del número de patinetes eléctricos en la ciudad a lo largo del año ha sido muy importante.

→ EL APUNTE

En Palma, por ahora, no es obligatorio el uso del casco por parte de los conductores de VMP

► Hoy por hoy en Palma, el decreto que regula la circulación de estos vehículos de movilidad personal no obliga al uso del casco, tan

solo es una recomendación, si bien desde Cort se informa de que para este tema y otros se está pendiente de la aprobación por parte de la Dirección General de Tráfico de una nueva regulación. El decreto regulador, que entró en vigor a finales del pasado mes de junio, establece que los menores de quince años no pueden cir-

cular con un VMP. Estos vehículos solo pueden circular por los carriles bici y por las calzadas de las áreas residenciales, zonas 30 y las calles con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora. Excepcionalmente pueden circular por las aceras y espacios peatonales siempre que no se supere la velocidad de 10 kilómetros por hora.

didado extender este control al resto de la ciudad, «pues el aumento exponencial de estos vehículos requiere una mayor contundencia por parte de los agentes de la autoridad», admite una fuente.

La policía ha detectado que hay mucha necesidad de información, por un desconocimiento general de la norma por parte de los conductores de estos vehículos, y que el peatón, «que es la máxima prioridad», no está protegido suficientemente en algunos casos; por eso es preciso empezar a hacer estos controles.

Entre el 10 de junio y el 13 de agosto se han puesto 52 multas.

► FOCO

El foco estaba puesto en la Platja de Palma, pero ahora se extiende al resto de la ciudad

Más de la mitad de estas sanciones, 33, se interpusieron por circular por la calzada, algo que no puede hacerse, y otras 14 por circular por aceras o paseos. En estos dos casos las multas tienen una cuantía de 40 euros. Según el decreto regulador, estos vehículos solo pueden transitar por los carriles bici o en las denominadas calles de las zonas 30.

Otras cinco sanciones han sido mucho más cuantiosas, de 200 euros, por conducción negligente, como es el exceso de velocidad, o por ir hablando con el móvil mientras se conduce. Esta primera campaña de control policial durará dos semanas y a continuación se valorarán los resultados.

MARK ROSEKIND

Director de Innovación en Seguridad de Zoox y ex director de la NHTSA

«La siesta es el mejor antídoto para no dormirse al volante»

DENIS IGLESIAS MADRID

«El 94% de las muertes en accidentes de tráfico de los países desarrollados son por factor humano. Nosotros decidimos beber, distraernos o usar el móvil al volante. Es más fácil que llegue la conducción autónoma que cambiar nuestro comportamiento». Habla Mark Rosekind, ex responsable de la seguridad vial norteamericana en la Administración Obama y participante en el congreso de la Association for the Advancement of Automotive Medicine celebrado en la Universidad Pontificia Comillas.

Uno de los temas centrales del congreso fue el vehículo sin conductor: «Para ver un escenario de vehículos totalmente autónomos esperearemos 20 o 30 años». Cuando esto suceda, deberían estar resueltas cuestiones como quién asumirá la culpa en caso de accidente sin nadie al volante. «En un futuro totalmente autónomo, los fabricantes serán los máximos responsables», dice el estadounidense quien hoy trabaja en Zoox, una *start up* de conducción autónoma, que desarrolla un prototipo de coche sin conductor eléctrico y bidireccional «que garantiza la máxima seguridad para to-

dos los ocupantes, tanto atrás como delante».

«El problema estará al determinar quién es el culpable en un incidente con vehículos que tengan sistemas de ayuda que necesiten la intervención del conductor. En estos casos habrá juicios». Para Rosekind, en esta transición hacia el 100% autónomo, será clave la educación «para que las personas sepan qué puede hacer su coche por él y qué no pueden hacer, como quitar las manos del volante», en referencia a los accidentes que se han producido, sobre todo en EEUU, relacionados con el Autopilot de Tesla.

En su etapa al frente de la NHTSA (2014-2017) impulsó la primera ley federal que regula los ensayos de vehículos sin conductor. Meses antes de asumir el cargo estalló el escándalo que afectaba a los sistemas de arranque de los vehículos de General Motors. Un defecto que apagaba el coche en marcha o anulaba la dirección asistida (murieron 124 personas). Durante su gestión estalló otro caso: el de los *airbag* de Takata, que en explotaban en condiciones de alta humedad. «Con Takata muchos nos dijeron: 'Hagan una investigación para



Mark Rosekind, en la Universidad Pontificia Comillas de Madrid. J. A. MOLINA

saber cuánto va a costar este problema'. Si hubiéramos hecho eso habríamos perdido un año. Nos pusimos directamente a trabajar junto con la compañía para detectar cuál era el problema y hacer las llamadas a revisión. Después se impusieron sanciones por valor de más de 1.000 millones de dólares en uno de

«Los fabricantes serán responsables en los accidentes del coche autónomo»

los mayores fraudes de la historia».

Esto le quitó el sueño a Rosekind, una materia, junto a la fatiga, de la que es experto. «El primer y más poderoso método para no quedarse dormido al volante es la siesta. Una de 26 minutos mejora nuestra conducción un 34% y nuestra capaci-

dad de atención un 54%. El otro remedio: la cafeína. Si se gestiona bien puede mantenernos despiertos entre tres y cuatro horas», asegura el estadounidense, quien pide a los organismos que realizan los test de impacto que no se queden dormidos. «El 90% de los vehículos sacan la máxima nota. Hay que endurecer estos ensayos para que los vehículos sean cada vez más seguros». Con esta estadística, no es de extrañar que cuando se le pregunta sobre qué coche conduce se limite a responder con sorna «la marca no te la puedo decir, sólo que es un 'cinco estrellas' en seguridad».

Aunque defensor del vehículo autónomo, concluye que conducir no desaparecerá: «Pasará como con los caballos. En su día fueron un medio de transporte, pero hoy se siguen pudiendo comprar, montar o correr con ellos... ¡Soy de California! Sé lo que es el placer de conducir con la brisa del Pacífico acariciándote el pelo».

Así debes circular con el patinete eléctrico: decálogo para un uso seguro y respetuoso

original



Luis Tejido

Cada vez es más frecuente verlos circulando por las ciudades. En los últimos meses están inundando las calles convirtiéndose en una pujante alternativa de transporte que ayuda a descongestionar el tráfico en las ciudades y reducir la contaminación. Sin embargo, la proliferación de los patinetes eléctricos - ya sea alquilados o de particulares-, siempre **debe ir asociada a un buen uso de este tipo de vehículo de movilidad personal**. Debido a que su auge ha sido más rápido que el avance de la legislación que regule su uso, existe una gran desinformación entre los usuarios en cuanto a las normas de circulación que deben respetar. Según la normativa que tiene preparada la Dirección General de Tráfico (DGT), los patinetes y las bicicletas **tendrán prohibido tanto la circulación como el estacionamiento en las aceras**. Por su parte, los ayuntamientos también avanzan, como es el caso de la capital, en borradores de ordenanzas municipales que regulen su uso. En Málaga, de hecho, se pretende incluir [la prohibición expresa para circular por la denominada Red Básica y por la vías con más tráfico](#).

Mientras se avanza en la legislación, puede ser útil el decálogo para circular correctamente en patinete por ciudad extraído de una campaña impulsada por Aesleme, la [Asociación por la Prevención de Accidentes de Tráfico](#), en colaboración con la compañía de micromovilidad Voi Technology y la colaboración del Ayuntamiento de Madrid y la DGT, una de las primeras enfocadas a la seguridad vial de los patinetes. El lema de esta campaña es 'Circular con cabeza y aparca con el corazón', y se sustenta en un vídeo de apenas 1.41 segundos de duración en el que se muestra de una manera sencilla y gráfica cómo circular «de forma segura y respetuosa por la ciudad».

Decálogo para un buen uso del patinete eléctrico:

Cascos no, casco sí. Es recomendable que no te aisles con hilo musical para concentrarte en el tráfico, en los peatones y en el movimiento de la ciudad en general. Por lo tanto, la primera recomendación pasa por usar casco y guardar los auriculares de la radio o la música.

No circules por la acera. La DGT está trabajando en una norma, a petición de los ayuntamientos, que es un «paraguas» para prohibir los patinetes en las aceras. También pretenden que alcancen una velocidad máxima de 25 km/h y «evitar el trucaje, que la gente no los manipule», según explicó recientemente su director, Pere Navarro.

Circula por el carril bici o carriles autorizados. En Málaga capital, la nueva ordenanza prohibirá a los patinetes circular por la vías con más tráfico de Málaga. El borrador de la normativa incluye la prohibición expresa de circular por la denominada Red Básica, por lo que tendrán que buscar rutas alternativas pero siempre por la calzada.

Señala tus maniobras. Cuando circules en patinete es fundamental indicar si vas a girar a la derecha o a la izquierda para avisar de tus movimientos, así evitaremos posibles accidentes en la calzada.

Ve andando en pasos de cebra. Cuando el usuario del patinete se encuentre con un paso de peatones debería cruzarlo andando al igual que cuando se atraviesan zonas peatonales.

Estaciona de manera correcta. En muchos casos es frecuente ver patinetes de alquiler tirados en la vía pública y aparcados en cualquier punto de la ciudad, aceras, escaleras, etc, sin el más mínimo pudor. En estos casos debemos buscar los puntos de aparcamiento reservado para patinetes.

Vídeo de la campaña para el buen uso del patinete eléctrico:

El plan de la DGT para que no lleves el carnet de conducir en el coche

original



¿Cuántas veces hemos escuchado que por no llevar el **carnet de conducir** encima podemos ser multados por la Guardia Civil? Cientos, probablemente. Pues bien, en un breve periodo de tiempo esto puede ser historia porque la Dirección General de Tráfico (**DGT**) prepara una revolución que hará que podamos dejar el carnet en casa.

Podremos decir adiós también al peligro de recibir una multa de 200 euros por no llevarlo encima. Será gracias a la app '**MiDGT**' que el organismo de tráfico está preparando para que los conductores lleven encima, gracias a su smartphone, todo aquello que les acredita como tales. **La aplicación servirá para tener acceso a la información personal de cada conductor** y algunas funciones más.

Aunque aún se encuentra en fase de desarrollo y por lo tanto no hay fecha para su lanzamiento, sí se sabe que desde '**MiDGT**' se podrá **consultar el saldo de puntos, as multas e incluso pagarlas** gracias al asesor virtual con el que contaremos en esta aplicación. Por si fuera poco, como ya hemos adelantado, en esta app estará disponible una versión digital de nuestro carnet para que no tengamos que llevarlo.

¿Será también el principio del fin del formato físico de este documento? Habrá que verlo. De momento, '**MiDGT**' promete muchas funcionalidades que serán de enorme utilidad para los conductores porque a todo lo explicado habrá que añadir que la aplicación contará con alertas y noticias en tiempo real sobre el tráfico.

La DGT planea subir a 6 puntos la multa por usar el móvil al volante

Alex Morán • original



Usar el móvil al volante restará 6 puntos a los conductores

La **Dirección General de Tráfico** (DGT) está, dentro de lo que cabe, contenta con el carné por puntos. Es consciente de que no es la solución perfecta, pero considera que su desempeño es reseñable. A pesar de que en declaraciones de Pere Navarro se ha asegurado que no se van a endurecer las sanciones económicas que conllevan las multas, si se va a tomar una medida muy concreta: elevar a 6 los puntos que se sustraigan cuando alguien sea cazado utilizando el **móvil al volante**, según hemos podido saber por nuestros de [Las Provincias](#).

400 fallecidos al año

El principal motivo que ha llevado a esta decisión es la popularización del uso de este tipo de dispositivos mientras se conduce. Recordemos que cuando se instauró el carné por puntos, en 2006, el mayor problema era llamar por teléfono, pero a día de hoy las posibles distracciones de un smartphone son muchísimo mayores (Whatsapp, redes sociales, videollamadas, etc.), así como al frecuencia con la que se hace uso del mismo.

Las cifras hablan por si solas: de media cada 10 minutos una persona es multada por usar el móvil mientras conduce, al año al menos 400 personas fallecen en un accidente de tráfico causado por su uso y en total el 20% de los muertos en carretera son consecuencia de distracciones provocadas por dichos dispositivos.



Pilladas cámaras vigilancia DGT uso del móvil

La multa de 6 puntos supondrá duplicar el “daño” que se hace a la cuenta del carné del conductor (hoy en día solo supone la pérdida de 3), pero la cuantía económica seguirá manteniéndose en los 200 euros. Desde la **DGT** se aseguró que incrementar el coste de las multas no se ha llegado a contemplar porque supondría un agravio mayor para aquellos conductores con menos poder adquisitivo.



La DGT muestra su frustración con los patinetes eléctricos

original



Cazado un hombre con patinete eléctrico por la autovía CV-35 de Valencia. / LP

El [director general de Tráfico \(DGT\)](#), Pere Navarro, ha reconocido que la institución tiene una «cierta frustración» con los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) porque, en sus palabras, «parece que todo gira alrededor» de los [patinetes](#).

«A mí me gustaría usarlo en la T4. Ahí sí que el patinete sería útil», bromeó la pasada semana Navarro durante su intervención en un desayuno informativo organizado por Executive Forum en el Hotel Palace de Madrid.

En este sentido, destacó que tienen preparada una norma, a petición de los ayuntamientos, que es un «paraguas» para prohibir los patinetes en las aceras, que alcancen una velocidad máxima de 25 km/h y «evitar el trucaje, que la gente no los manipule».

Además, Pere Navarro confesaba la [realidad del coche eléctrico en España](#): «Cometimos el error de vender un producto que no teníamos en la estantería, no tenemos dónde enchufarlo y el precio es carísimo. Nos equivocamos todos», lamentó.

Multas a patinetes

Muchas ciudades ya han regulado el uso de patinetes eléctricos en sus calles. Circular con auriculares puestos, no llevar casco o ir por lugares no autorizados son las causas más frecuentes de multas a los usuarios de patinetes.

Por el momento no está en la agenda de la DGT «matricular los patinetes, como tampoco se hace con las bicicletas». Pere Navarro apuesta por un seguro voluntario para esos vehículos del movilidad personal (VMP) igual que se tiene uno para el hogar.

Viajar a contramarcha reduce en un 90 por ciento el riesgo de sufrir lesiones graves en caso de accidente

Silvia Díaz • original



El año pasado se celebró por primera vez en nuestro país un **evento para dar a conocer la importancia de las sillas a contramarcha** (ACM), y que llevó por nombre "**I Día de la Contramarcha en España**". La jornada, organizada por **Axkid**, contó con el apoyo del **Instituto Nacional Sueco de Investigación de Carreteras y Transporte (VTI)**, la compañía de seguros, **Folksam** y varios profesionales sanitarios, entre los que se encontraba la **pediatra Lucía Galán**.

Durante el evento, diversos expertos en salud y seguridad vial infantil expusieron los **beneficios de viajar en este tipo de sistemas de retención** que, según las investigaciones, **reduce hasta en un 90 por ciento el riesgo de sufrir lesiones graves en caso de colisión** con respecto a las sillas colocadas a favor de la marcha.

Reducir la mortalidad infantil en carretera, prioridad de todos

El objetivo principal de aquella jornada, pionera en nuestro país, fue **dar a conocer en profundidad los sistemas de retención infantil a contramarcha**, con el fin de ayudar a reducir las muertes de niños en carretera.

En este sentido, según los expertos, viajar en una silla a contramarcha sería hasta cinco veces más seguro que hacerlo en una de cara a la marcha.

Sin embargo, y a pesar de los estudios y las evidencias reales, **todavía hay mucho desconocimiento y mitos en torno al uso de estas sillas**, así como gente que cree que más allá de la etapa de bebé **no son útiles ni necesarias**. De hecho, en nuestro país el uso de la contramarcha es todavía es muy residual, por desgracia.



En Bebés y más

Por eso, tanto los organizadores del evento como las personas que colaboraron en hacerlo posible, quisieron remarcar la importancia vital que tiene el hecho de **llevar a los niños a contramarcha el mayor tiempo posible**.

Entre el público asistente se encontraban diversos organismos directamente conectados e implicados en la seguridad infantil en España, como la **DGT**, Policía Municipal y **Jefatura de Bomberos de Madrid**, **Ponle Freno** o la **Asociación Nacional de la Seguridad Infantil**, entre otros.

Suecia, un modelo a imitar

La celebración del evento contó **con el apoyo y la participación de expertos suecos en seguridad vial**, como Tommy Petersson, uno de los principales expertos del mundo en el campo de la seguridad infantil en los automóviles, y jefe del Laboratorio de Choque del Instituto Nacional de Investigación de Carreteras y Transportes de Suecia, y la investigadora, **Helena Stigson**.

Y es que Suecia, con la tasa más baja de mortalidad infantil (de 0 a 14 años) en accidentes de tráfico de toda la Unión Europea, es un referente en seguridad en carretera. Y gran parte de ello se debe al **compromiso que los suecos tienen con los sistemas de retención ACM**, empleados por un 85 por ciento de los padres de niños menores de cuatro años.

"En Suecia estamos muy concienciados con llevar a nuestros niños a contramarcha por tres motivos principalmente: por un lado, estarían los resultados de las investigaciones, que sitúan estos **sistemas de retención como los más seguros a la hora de viajar**. En segundo lugar, estaría la anatomía del niño, que no es la misma que la de los adultos. Y en tercer lugar los hechos reales que vemos en el día a día" - explicaba Tommy Petersson.



En Bebés y más

Según un informe elaborado por el **Consejo Europeo de Seguridad de Transporte (ETSC)** y basado en las estadísticas internacionales de la Dirección General de Tráfico de Suecia (**Trafikverket**), si todos los países de la Unión Europea tuvieran los mismos bajos niveles de mortalidad infantil en tráfico que Suecia, **se podrían evitar 600 muertes infantiles al año en carretera**.

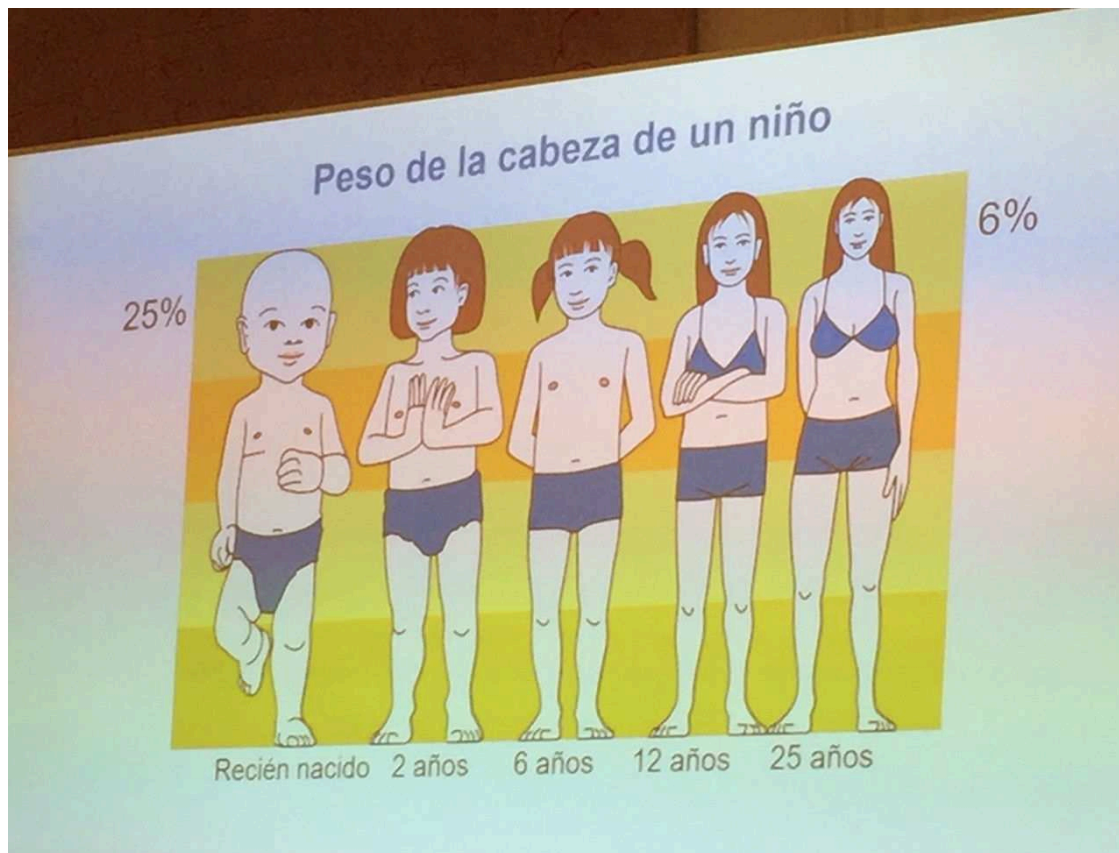
Por qué elegir una silla a contramarcha: los expertos te lo explican

El evento contó con la participación de **diversas personalidades de área de la seguridad vial y la salud**. Además de los mencionados, Tommy Petersson y Helena Stigson, aportaron su visión otros especialistas como Daniel Lundgren, jefe de seguridad de la marca Axxkid, Juana Zurita, enfermera experta en pediatría y lesión medular infantil del Hospital de Parapléjicos de Toledo, la pediatra **Lucía Galán** y el enfermero y compañero **Armando Bastida**.

Y estas fueron algunas de las razones que nos dieron los expertos para elegir una silla de

coche a contramarcha para nuestros hijos:

Porque el cuerpo de los niños no es como el de los adultos



Evolución del peso de la cabeza de un niño, desde que nace hasta que llega a su etapa adulta

"La cabeza de un adulto representa el cinco por ciento de la masa de su cuerpo, mientras que **la cabeza de un bebé o niño de hasta un año, representa un 25 por ciento de su masa**. Si el niño viaja a favor de la marcha, en caso de sufrir un accidente de tráfico, su cuello se estirará con una gran fuerza proyectando su cabeza hacia adelante y provocándose graves lesiones" - explicaba Tommy Petersson.

"También **hay que tener en cuenta las vértebras y columna del niño**, ya que cuando son pequeños sus huesos están conectados a los tejidos blandos. Esto hace que en caso de colisión viajando a favor de la marcha, las principales lesiones que presente sean en cabeza y columna cervical" - exponía Helena Stigson.



Ambos bebés sufrieron el mismo accidente de coche: la que iba en una silla a contramarcha salió ilesa, la otra sufre graves daños

Porque el peso del cuerpo ante un impacto no se reparte por igual en una silla que en otra

La pediatra Lucía Galán, pudo experimentar lo que sienten los niños que viajan tanto a favor de la marcha como a contramarcha, en caso de sufrir un accidente de tráfico. Para ello, se colocó en un simulador de Axxid y, explicó al público asistente sus sensaciones:

"Viajando a contramarcha en caso de impacto, la fuerza recaería sobre toda la espalda y todo el cuerpo, **sin soportar ninguna carga adicional en cabeza y cuello**. Sin embargo, al viajar de

cara a la marcha, en caso de impacto toda la fuerza y presión recae sobre el cuello"

Porque los padres queremos lo mejor para nuestros hijos

Sin duda una de las ponencias que más impactó al público asistente fue la de Juana Zurita, enfermera experta en lesión medular infantil que lleva años trabajando con niños, algunos de los cuales han sido [víctimas de accidentes de tráfico](#).

Juana explicó cómo la fuerza de estiramiento que soporta el cuello de un niño en un accidente de tráfico viajando a favor de la marcha, provoca una **decapitación interna de fatales consecuencias**. Es por ello, que la fisioterapeuta Marta Erill, coordinadora del evento e impulsora de las campañas "Ni un peque más en peligro" y "[Dale la vuelta](#)", lo tiene claro:

¿Hasta cuándo viajar a contramarcha?

Los expertos quisieron remarcar que **la manera más segura que tiene un niño de viajar es a contramarcha el mayor tiempo posible**, o como mínimo hasta los cuatro o cinco años de edad ([recomendación que el año pasado también nos daba la Asociación Americana de Pediatría](#)).

En el mercado podemos encontrar una [amplia variedad de sillas a contramarcha](#), algunas incluso hasta los 25 kilos. En el momento en que el niño ya no quepa en esta posición, **deberá a ser colocado a favor de la marcha en un elevador con respaldo y sujeto con el cinturón de seguridad del vehículo**.

En Bebés y Más estamos especialmente comprometidos con el uso de los sistemas de retención infantil a contramarcha, por ello, alabamos la iniciativa de organizar aquel primer evento y deseamos que la información vaya llegando a un mayor número de personas.

En Bebés y más | [11 claves sobre las sillas de coche para viajar seguros con niños](#), Sillas i-Size: todo lo que necesitas saber sobre su clasificación y uso, [56 modelos de sillas a contramarcha desde el nacimiento hasta los 25 kilos: la forma más segura de viajar](#)