

• Revista de Prensa •
Del 22/10/2019 al 23/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

| | | | | |
|---|------------|--|---|---------|
| 1 | 22/10/2019 | La Vanguardia | Dos rayos alcanzan un coche en una carretera rusa | Digital |
| 2 | 22/10/2019 | Revista de la Dirección General de Tráfico | Conducir con la mirada borrosa | Digital |

SECTOR

| | | | | |
|----|------------|----------------------|--|---------|
| 3 | 23/10/2019 | El Mundo, 40 | Los patinetes pueden llevar... a la cárcel | Escrita |
| 4 | 23/10/2019 | El Comercio Motor, 2 | La movilidad personal en patinete | Escrita |
| 5 | 23/10/2019 | Motor 16, 51 | Cada minuto son sancionados cinco conductores | Escrita |
| 6 | 23/10/2019 | Okdiario.com | Almeida se pone duro con los patinetes | Digital |
| 7 | 22/10/2019 | Europa Press | El fiscal de Seguridad Vial avisa que las imprudencias graves con bici y patinete pueden alcanzar los 6 años de cárcel | Digital |
| 8 | 22/10/2019 | Motorpasion | La DGT aprueba 5 de 11 objetivos de seguridad vial: alcohol, motoristas o siniestros urbanos, problemas por resolver | Digital |
| 9 | 22/10/2019 | El País | Las seis claves para saber cómo sentarse correctamente en el coche | Digital |
| 10 | 22/10/2019 | autopista.es | Las nuevas leyes de la DGT: ciudades a 30 km/h, más castigo por usar el móvil | Digital |
| 11 | 22/10/2019 | autopista.es | La DGT avisa de cómo canjear el carné de conducir por el Brexit hasta el 1-N | Digital |
| 12 | 22/10/2019 | Cadena Ser | 'Por aquí no puedo, por aquí no paso' | Digital |

Dos rayos alcanzan un coche en una carretera rusa

Redacción • [original](#)

Un vehículo puede ser un buen refugio en caso de tormenta

El canal de noticias **Russia Today** mostró como **dos rayos** llegaron a alcanzar un coche en la ciudad siberiana de **Novosibirsk**. Aunque parezca un milagro, los ocupantes del vehículo no sufrieron ningún daño, gracias al fenómeno **Jaula de Faraday**: su parte exterior recibe la descarga sin que llegue a afectar al **interior**.

Los ocupantes del vehículo no sufrieron ningún daño

Pese a ello, es sumamente importante cerrar las ventanillas y apagar la radio para evitar males mayores. Otra **recomendación** desde la Confederación Nacional de Autoescuelas es alejarse de vallas metálicas, tendidos eléctricos, grandes charcos, balsas de agua y zonas húmedas.

□

Conducir con la mirada borrosa

original



8 millones de conductores no ven con nitidez

- Al aumentar la velocidad, el campo visual disminuye hasta en un 70%

El 97% de los conductores admite que es mayor la posibilidad de tener un accidente de tráfico si la visión no es la correcta y el 95% considera que conducir cuando no se ve bien es más peligroso incluso que hacerlo después beber alcohol, utilizando el móvil o con exceso de velocidad. Son algunos de los datos obtenidos del estudio "Visión y conducción".

La encuesta, que han realizado conjuntamente FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial), INTRAS (Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), Fundación CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas), ESSILOR ESPAÑA y las estaciones de servicio CEPSA, ha permitido realizar un primer diagnóstico sobre la salud visual de los conductores españoles.

Estudio

Se han realizado entrevistas personales y pruebas de diagnóstico a más de 3.200 conductores de toda España en una veintena de estaciones de servicio CEPSA. Como dice el lema de la campaña puesta en marcha en verano, "la seguridad vial empieza por una buena visión".

Las pruebas de diagnóstico eran cuatro y determinaban la mala visión (ametropía), la agudeza visual, el campo visual y los efectos de los deslumbramientos.

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y uno de los autores del estudio, ha subrayado que es la primera vez que se hace un informe de "esta envergadura" y que va a servir para obtener más datos y abrir nuevas líneas de investigación.

Según nos ha explicado, los ojos son muy importantes a la hora de conducir porque "el 90% de las decisiones que tomamos y ejecutamos al volante vienen por la información que nos proporciona la vista". Por eso, "si esta tiene algún problema, la posibilidad de un accidente es muy alta".

Montoro también ha reconocido que los conductores españoles tienen "una alta preocupación por la relación visión-conducción-accidente". Sin embargo, muchas veces es "muy difusa, sin informaciones y datos", por lo que, "los conductores no acaban de tomar todas las medidas que podrían para revisar el estado de su vista y corregir los problemas".

NITIDEZ

Con esta prueba, se determina si existe alguna dificultad en los ojos que impide que las imágenes se enfoquen correctamente sobre la retina (ametropía). Hablamos de miopía o hipermetropía. Según el estudio, el 29,5% de los conductores (alrededor de 8 millones)

presenta una mala visión, lo que implica no ver con suficiente nitidez los elementos del tráfico (señales, marcas viales, peatones, vehículos, etc.), además de calcular mal la distancia de seguridad.

Accidentalidad. El 19,5% de los accidentes son por alcance y el 3,2%, por colisiones frontales.

AGUDEZA VISUAL

En este caso se muestra la calidad visual del conductor tanto durante el día (agudeza fotópica) como durante la noche o con niebla o lluvia (agudeza mesópica). El 14,1% de los conductores tiene dificultades con su agudeza visual en condiciones óptimas de iluminación, mientras que el 37,8% las tiene cuando esta es baja. Los resultados de esta prueba están muy relacionados con la edad, ya que los más jóvenes demuestran una mayor agudeza visual. Los conductores profesionales también logran mejores resultados que los demás.

Accidentalidad. El 27,5% de los siniestros se produce en condiciones de iluminación insuficiente. Además, los accidentes de tráfico nocturnos son los más letales.

CAMPO VISUAL

Esta prueba, que mide la extensión del campo visual del ojo desde los 45º hasta los 100º, ha demostrado que el 23,5% de los conductores presenta dificultades en este ámbito. Las dificultades con el campo visual están muy relacionadas con la edad: los conductores más jóvenes obtienen mejores resultados que los más mayores.

Accidentalidad. El 13,2% de los accidentes son por atropello a un peatón (la mayoría por colisión lateral), mientras que el 8,8% de los accidentes se deben a colisiones laterales.

DESLUMBRAMIENTO

Con esta prueba se miden los segundos que tarda una persona en recuperar la visión tras mirar a una luz durante 10 segundos. El 44,2% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento. Incluso el 9,4% tiene serios problemas para recobrar la visión total. El tiempo de recuperación aumenta en los mayores de 45 años, en las mujeres y en las personas que no conducen todos los días. En cambio, los conductores profesionales recobran la visión con una mayor rapidez.

Accidentalidad. Entre el 5 y el 15% de los accidentes nocturnos tienen relación con un deslumbramiento y el 40% de los fallecidos en accidentes de tráfico se produce por la noche.

Los patinetes pueden llevar... a la cárcel

La Fiscalía advierte de los accidentes con muertos causados por una imprudencia grave

FÉLIX CEREZO MADRID

Los patinetes eléctricos son uno de los reyes de la nueva movilidad urbana: no contaminan y no hay restricciones que les frenen... aunque tampoco son inofensivos y sus usuarios pueden terminar dando con sus huesos en la cárcel. Como suena.

Así lo advirtió ayer Bartolomé Vargas, fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, quien recordó que las imprudencias graves cometidas con uno de estos vehículos –o con una bicicleta– pueden acarrear pe-

nas de prisión de hasta seis años si ocasionan un accidente con fallecidos o una muerte y lesionados. Si no hay víctimas mortales, pero sí heridos graves, las penas pueden ir desde los tres meses hasta los tres años. Todo en función de la catalogación que se haga de la imprudencia: leve, menos grave o grave.

Precisamente, según la última memoria de la fiscalía que dirige Vargas, en 2018 se produjeron en España 273 accidentes que involucraban a Vehículos de Movilidad Personal

(VMP), entre los que se incluyen los patinetes eléctricos. En ellos murieron cinco personas, unas cuando iban a sus mandos y otras transeúntes, como la anciana barcelonesa de 90 años que fue atropellada por uno de ellos y cayó al suelo golpeándose mortalmente la cabeza. El incidente ocurrió en agosto de 2018 y el usuario del patinete sólo fue condenado a una multa. El juez consideró como imprudencia menos grave su despiste al ir usando el móvil, pues circulaba a apenas 10 km/h.

En este sentido, un estudio de Fundación Línea Directa avisaba de que, si no se toman las medidas adecuadas, aquella cifra de muertos se podría triplicar en 2019 y llegar a los 15 o 17. Unas medidas que, señalaba Vargas, empiezan por la educación de sus usuarios, culpables en nueve de cada 10 siniestros, aunque el 80% son caídas del propio vehículo. «Y si se observa una infracción grave, hay que denunciarlo a la Policía. Se trata de que interioricen las normas que les afectan».

Según el proyecto que la DGT tiene listo, a la espera del nuevo Gobierno, se prohibirá la circulación de

DATOS

CINCO

Fallecidos. Contabilizados en 2018 en 273 accidentes de estos vehículos: tres fueron arrollados por otro vehículo, uno se cayó del vehículo y la última, una anciana, fue golpeada por un patinete.

33%

Siniestros. Uno de cada tres accidentes fue en la calzada. En la acera ocurrió otro 28%, por un 11% en pasos de peatones.

estos patinetes por las aceras, donde ponen en peligro a peatones, niños, mayores o discapacitados. Sólo podrán circular por la calzada y a un máximo de 25 km/h. En cambio, no requerirán matrícula ni seguro –aunque sea recomendable por una posible indemnización– porque esos elementos no se han exigido a las bicis. Tampoco una licencia a los ciclistas.

Durante un encuentro con otros fiscales, Vargas también reclamó más controles de velocidad y drogas en las ciudades. Y se quejó de una cierta impunidad entre los conductores que abusan de los estupefacientes, como un turolense detenido ayer en La Rioja y que dio positivo en todos los que se controlan. Son delitos que muy pocas veces terminan con un castigo penal, vino a decir.

Las drogas se suman a la problemática del alcohol, uno de los aspectos en los que ha fallado la estrategia de la DGT en el periodo 2011-2020. Tampoco se cumplieron los objetivos referidos a peatones o motociclistas fallecidos. Y aunque se han logrado otros –ciclistas o conductores jóvenes– la reducción total de la siniestralidad estará muy lejos del 50% que proponía la ONU y que España y la UE se comprometieron a alcanzar: hasta 2018 el recorte era del 27% y del 20% respectivamente.

Precisamente este lunes, el ministro de Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska, pidió a Tráfico que articule un nuevo plan que permita alcanzar esa reducción del 50% durante la próxima década.

POR LA DERECHA
JUAN CARLOS GRANDE

jcgrande@elcomercio.es



La movilidad personal en patinete

Después de dar muchas vueltas con el tema de la movilidad en los patinetes eléctricos parece ser que la Dirección General de Tráfico va a aplicar el sentido común estableciendo dos categorías de patinetes en función de potencia y peso de los mismos. Los patinetes ligeros tendrán un peso inferior a 25 kilos y no podrán superar los 20 kilómetros/hora de velocidad, éstos se catalogan como Vehículo de Movilidad Personal (VMP) en la categoría A, mientras que los del tipo B tendrán un peso inferior a 50 kilos con menos de 1,9 metros de longitud y una velocidad máxima de 30 kilóme-

tros/hora. Una vez establecidas estas dos categorías, los del tipo A se asimilan a las bicicletas, pudiendo circular y aparcar en los mismos espacios que las bicicletas y con sus mismas limitaciones, mientras que los catalogados como de tipo B, se asimilan más a un ciclomotor y obligatoriamente tendrán que circular por la calzada y su conductor deberá llevar casco. Todavía no especifican si usarán placa de matrícula municipal o si tendrán la obligación de contratar un seguro. Lo que sí parece claro es que para poder manejar cualquier tipo de patinete por una vía pública será necesario tener cumplidos los 16 años.

Seguridad Vial

Cada minuto son sancionados cinco conductores

Solo hasta el pasado mes de junio, los radares de la DGT registraron 1.320.340 infracciones por exceso de velocidad, lo que supone una multa cada minuto a cinco conductores, según los datos de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que atribuyen este hecho a la activación de numerosos radares apagados temporalmente en 2018. Y es que las sanciones suponen un incremento del 12,4% sobre el número de denuncias formuladas en el mismo periodo del año anterior (1.173.855). De los cerca de 1.000 radares de los que dispone la DGT son estos 25 que figuran en la tabla los que más denuncias acumulan (450.397, el 35% del total) y, de ellos, solo seis repiten con respecto a los más activos del año anterior. Por comunidades autónomas, hasta junio los radares más activos se localizaron en Andalucía (332.154 denuncias, 25%), Comunidad Valenciana (172.997 denuncias, 13%) y Madrid (169.624, 12%). En el lado contrario se colocan La Rioja (9.220), Cantabria (13.935) y Navarra (15.826).

Otro de los datos que destaca AEA en su informe es el gran incremento en las sanciones que han experimentado radares como el ubicado en el km 79,9 de la H-31, en Huelva –el que más multa–, que pasó de formular 1.566 denuncias en 2018 a 38.930 este año. Lo mismo ocurre con los radares que ocupan las primeras posiciones de la lista de los que más multan. Mario Arnaldo, presidente de la entidad, ha reclamado a la DGT un replanteamiento de su política de radares ya que «no se está consiguiendo el objetivo de evitar los excesos de velocidad, ni los accidentes, convirtiendo los radares en meros instrumentos de recaudación», dado que hay un importante número de denuncias formuladas en autopistas y autovías y no en las carreteras secundarias, donde se producen el 70% de los accidentes con víctimas.



Almeida se pone duro con los patinetes

original



El Ayuntamiento de Madrid ha decidido poner fin a la situación de irregularidad permanente en la que se han instalado las empresas de patinetes eléctricos. Ninguna de las 19 compañías instaladas en la capital cumple con los requisitos y a partir del viernes pasado se han intensificado las inspecciones sistemáticas para proceder a retirar las autorizaciones concedidas si siguen incumpliendo.

Es una decisión acertada, porque Madrid lleva soportando durante muchos meses la invasión de este tipo de vehículos sin que nadie se haya atrevido a poner coto a la proliferación sin control, y sin atenerse a ningún tipo de normas, de estos patinetes eléctricos que suponen un peligro evidente al invadir las aceras o circular sin el más mínimo respeto a las normas de circulación. El Ayuntamiento ha anunciado que mejorará la normativa para que sea obligatorio al pedir licencia que los patinetes se mantengan en la calzada. Esta novedad se incluirá en la ordenanza de movilidad que será modificada en breve por el Consistorio.

Lo que hace el Ayuntamiento de Madrid es poner orden ante la inacción de la Dirección General de Tráfico, que tiene preparada una normativa desde principios de este año, pero que por unas razones u otras –ahora hay que esperar a la formación de un nuevo Gobierno– se ha mostrado por ahora incapaz de regular, en una norma de carácter nacional, las obligaciones que tienen que cumplir los usuarios de este tipo de vehículos. Eso ha provocado que cada Ayuntamiento haya dispuesto sus propias normas, distintas entre sí, lo que ha sido aprovechado por las compañías para situarse en una situación de ilegalidad evidente.

Con la decisión del Ayuntamiento de Madrid se palía en parte el problema, a la espera de que la Dirección General de Tráfico ponga coto al desbarajuste normativo reinante en la actualidad. No se trata de prohibir por prohibir, sino de obligar a las empresas a que operen cumpliendo con la normativa en vigor.

El fiscal de Seguridad Vial avisa que las imprudencias graves con bici y patinete pueden alcanzar los 6 años de cárcel

original

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 22 Oct. (EUROPA PRESS) -

El fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha llamado a concienciar y educar en la movilidad sostenible atendiendo a las normas y señalización existente, advirtiendo en este caso que las imprudencias graves cometidas con bicicleta o patinete en las vías urbanas pueden alcanzar los seis años de prisión si hay dos fallecidos o una muerte y lesionados.

Las penas, ha indicado en rueda de prensa, son diversas atendiendo a si existen fallecidos o lesionados. Añadió que si no hay muerte pero sí lesionado las penas van de tres meses a tres años de cárcel. De todos modos, Vargas ha explicado que antes de llegar a la vía penal hay que educar, y después cuando se producen las imprudencias está la vía administrativa y la penal, todo dependerá de cómo se haya producido el accidente.

En relación con ello, ha recomendado a los usuarios de patinetes y bicicletas hacerse un seguro privado, ya que generalmente no lo tienen, si bien cuando se levanta un atestado una de las primeras actuaciones que se realizan es el embargo de bienes para que la persona pueda responder a los hechos cometidos.

Para Vargas "lo esencial" en todo lo relacionado con la movilidad sostenible en el marco urbano se encuentra en la educación, por ello consideró que en caso de que se observe una infracción "hay que evitar la impunidad, que se utilice el móvil" y que se denuncie ante la Policía Local, ya que apuntó que los usuarios de este tipo de vehículos deben interiorizar "las normas, que también las tienen".

LAS ACERAS SON PARA LOS PEATONES

El fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial ha dejado claro que en los núcleos urbanos las aceras son para los peatones, incidiendo en que hay tres colectivos vulnerables como son los niños, las personas de la tercera edad y los discapacitados.

Así ha defendido que la seguridad vial y la movilidad sostenible "es de todos", subrayando que desde el momento en que se sale de casa, están "todos y todos deben colaborar" para el desarrollo de la seguridad vial, ya que consideró que tanto ciclistas como personas que emplean el patín para trasladarse son "imprescindibles" para la convivencia, además de que "enriquece" la movilidad.

En relación con ello, incidió en que los ciclistas y los patinetes "no" pueden ir por las aceras, ya que "no pueden perturbar ni alterar" ese espacio, por ello recalcó que "su presencia es esencial --la de bicis y patinetes-- en las ciudades" pero que debe tener una convivencia "respetuosa".

Vargas ha realizado estas declaraciones tras mantener un encuentro de coordinación con fiscales, representantes de municipios de la provincia de Las Palmas y de la Guardia Civil donde se ha planteado la "siniestralidad creciente" de ciclistas y patinadores, aún exponiendo que el "99 por ciento" de los accidentes urbanos son casos de vehículos de motor.

Por ello, ha solicitado a las policías locales estadísticas de intervenciones que pueden ser sancionables, así como de sanciones realizadas.

En este sentido, apuntó que ante estas nuevas formas de movilidad urbanas, el Ministerio Fiscal ha asumido el compromiso de la movilidad sostenible, de ahí que en su visita a Canarias haya mantenido encuentros con ayuntamientos para explicarles que realizarán un seguimiento de los planes de movilidad, así como de las ordenanzas para aportar las propuestas que consideren necesarias.

CRECIENTE CONSUMO DE DROGAS

Por otra parte, Vargas explicó que también se ha tratado la necesidad de realizar más controles de velocidad y drogas desde los ayuntamientos porque, defendió, "eso es también movilidad sostenible". Por ello, agregó, se pedirá información a los consistorios sobre esos controles "esenciales".

Todo ello, dijo, porque se ha apreciado un "consumo creciente" de las drogas en personas que conducen, principalmente, de cannabis en ciertos sectores de edad con la idea de que es una "droga conveniente y benéfica". Si bien, expuso, se debería de informar de que la droga "es de letal incidencia en la conducción", sobre todo, el consumo de cannabis y cocaína.

Además expuso que hay una "alta cifra de impunidad" en el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, hay "muy poca presencia penal".



La DGT aprueba 5 de 11 objetivos de seguridad vial: alcohol, motoristas o siniestros urbanos, problemas por resolver

David Galán • original



La DGT ha cumplido **cinco de 11 indicadores en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**, con datos consolidados de 2018, habiendo conseguido aminorar problemas como los referidos a niños fallecidos en siniestros viales sin Sistemas de Retención Infantil (SRI), o los conductores jóvenes (entre 18 y 24 años) muertos en las carreteras, entre otros.

Así se desprende de los datos esgrimidos por el ministro del Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska, en el Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que se celebró ayer lunes en la sede de la DGT en Madrid.

El Pleno del Consejo, que es el órgano de consulta y participación que tiene como objetivo impulsar y mejorar el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, así como promover el acuerdo entre las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en dichos ámbitos, puso de relieve, entre otras cosas, que **aún queda mucho por mejorar en materia de seguridad vial** a pesar de una ligera disminución de las víctimas de accidentes de tráfico.

En concreto, Grande-Marlaska recordó que **en 2018 fallecieron en accidente de tráfico 1.806 personas y otras 8.935 resultaron heridas** leves. "Las cifras siguen siendo inaceptablemente altas, pero se trata de 24 fallecidos y 611 heridos graves menos que el año anterior, un descenso que puede apuntar a un cambio de tendencia", explicó.

En cualquier caso, dichos guarismos ratifican lo que ya adelantó Pere Navarro, director de la DGT, el pasado mes de mayo: **Tráfico fracasará en su intento de reducir a la mitad para 2020 el número de muertes** y lesiones causadas por accidentes de tráfico, tal y como pide la ONU.

Al menos seis problemas aún por resolver

En este sentido, el ministro subrayó que, de los 11 indicadores recogidos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, **Tráfico suspende en seis de ellos**, de acuerdo con los datos recabados en 2018.

En concreto, los objetivos que exigirán "**esfuerzos adicionales para su cumplimiento**", en

palabras de la DGT, son los relacionados con "los conductores mayores de 64 años fallecidos, peatones fallecidos, ocupantes de turismos fallecidos en vías urbanas, motoristas fallecidos y heridos graves, fallecidos en accidentes in itinere (yendo al puesto de trabajo), y los positivos en controles de alcohol.



En Motorpasion Moto

El Ministerio del Interior ha mostrado especial preocupación por "el colectivo de vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas, ya que suponen **el 48% del total de fallecidos** y la tendencia sigue en aumento; por tanto, al Ministerio del Interior le corresponde proteger a los más débiles y en ellos se han de concentrar los mayores esfuerzos", ha detallado.

Por contra, los cinco indicadores que Tráfico considera que "ya están conseguidos" son los referidos a heridos graves, niños fallecidos sin Sistemas de Retención Infantil (SRI), conductores de 18-24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana, fallecidos en salidas de vía en carretera convencional, y tasa de ciclistas fallecidos por millón de habitantes.

Medidas en marcha



Tráfico lleva tiempo trabajando en diversas medidas orientadas a tratar de erradicar los factores que lastran el objetivo cero muertos en la carretera, y en el Pleno se esbozaron cuáles son y cómo es la situación legislativa en la que se encuentran.

Pere Navarro ya recalcó el año pasado la necesidad, a su entender, de **reformular el carné por puntos** tras doce años en vigor, una medida que actualmente continúa siendo un Anteproyecto de Ley, al igual que el **endurecimiento de las sanciones por el uso del móvil** al volante, que pasarán de **penalizarse con 4 o 6 puntos** en lugar de los tres actuales.

Asimismo, la DGT aboga por una modificación del Reglamento General de Conductores, donde se ha propuesto incluir la obligación de recibir **ocho horas de formación presencial** obligatoria de clases teóricas de concienciación y sensibilización en seguridad vial, centradas en valores, principios, actitudes y comportamientos seguros al volante.

Tráfico justifica esta iniciativa alegando en su comunicado que en la accidentalidad inciden de forma muy evidente las actitudes desarrolladas durante la conducción, por lo que lo considera una vía adecuada para disipar el problema.

Igualmente, está en trámite la orden ministerial de cursos de conducción segura en motocicleta, en la que se regulará el contenido, requisitos y duración mínima de dichos cursos y cuya realización conllevará la bonificación de puntos en el permiso de conducir; el Real Decreto de medidas urbanas de tráfico, donde se incluye la reducción de la **velocidad en las ciudades a 30 km/h** en vías de un carril por sentido; o el Real Decreto de los servicios de auxilio en vías públicas, donde se definirá qué es el servicio de auxilio en vías públicas.

Asimismo, se describirán las características técnicas de la **señal V16**, un dispositivo lumínico destinado a señalar accidentes, averías y emergencias en la vía pública que **en enero de 2024 sustituirá al convencional triángulo**.

Todas estas modificaciones normativas están ya redactadas y enviadas al Ministerio del Interior para su tramitación. Previsiblemente, se recogerán en la **Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030** que Grande-Marlaska ha encargado a la DGT con el objetivo global de reducir en un 50% el número de fallecidos y de heridos graves para todos los países de la Unión Europea.

Normas para patinetes y más seguridad para motos



También habrá modificaciones enfocadas a los vehículos de dos ruedas. Por un lado, el Ministerio del Interior ha encargado oficialmente la elaboración de la regulación de los vehículos de movilidad personal (**los famosos patinetes**), de modo que se definan unas líneas generales como la velocidad a la que pueden circular, por dónde no pueden transitar, o características técnicas de los distintos aparatos en circulación.

Asimismo, se ha dado a conocer el **Plan de medidas especiales para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores 2019-2020**, estructurado en 6 áreas, 11 programas y 17 medidas, entre las destacan la implantación de formación teórica obligatoria, la regulación de cursos de conducción segura, la obligatoriedad de los guantes en vías interurbanas y la promoción del airbag de motoristas.



| | | | |
|-------------|----------------|-----------------|---------------------|
| Medio | Motorpasión | Fecha | 22/10/2019 |
| Soporte | Prensa Digital | País | España |
| U. únicos | 106 389 | V. CPM | 45 EUR (50 USD) |
| Pág. vistas | 355 063 | V. Publicitario | 2342 EUR (2652 USD) |



http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=226646143

De igual forma, se ha presentado la Estrategia estatal de la bicicleta, dirigida a fomentar el uso de la misma a través de 27 instrumentos y más de 100 acciones planteadas.

Por último, el Ministerio ha presentado el informe de **actividades relevantes** durante los años 2018 y 2019, entre los que destaca la puesta en marcha de la Plataforma DGT 3.0; la reducción del **límite de velocidad en las carreteras convencionales a 90 km/h**; la celebración del Encuentro de ciudades, del Foro de ciudades y del Observatorio Iberoamericano de seguridad vial.

En Motorpasión | [Multas de tráfico, ese mecanismo financiero de nuestros ayuntamientos](#)

Las seis claves para saber cómo sentarse correctamente en el coche

EL MOTOR • [original](#)

En cuanto un conductor entra en un coche que no es el suyo nota enseguida que las cosas no cuadran. El volante se encuentra **más cerca o más lejos de lo que le gustaría**, por el espejo retrovisor no ve completamente la luna trasera y la espalda está más inclinada (o menos) de lo que acostumbra. Todos los automovilistas tienen su postura preferida en el coche, aunque puede que no sea la más correcta. Estos consejos, recogidos por la revista *Tráfico y Seguridad Vial*, de la [Dirección General de Tráfico](#), deberían aclarar algunas ideas.



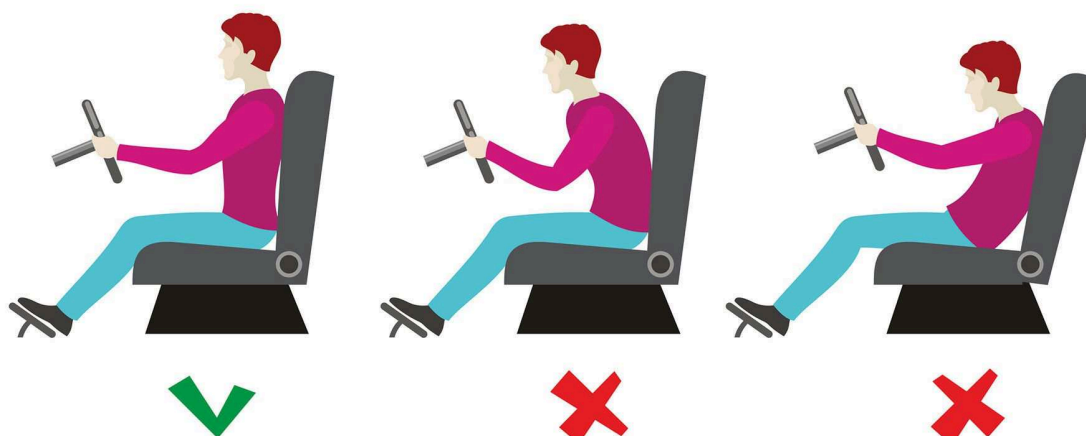
Siete cosas que sigues haciendo mal en los atascos

De la regulación de la banqueta, tanto longitudinal como verticalmente, depende que la postura general sea correcta. Aquí van algunas claves:

- **Separación respecto al volante.** Las piernas y los brazos deben estar semiflexionados, en una situación que resulte natural. Si están dobladas en exceso habrá problemas para [mover el pie de un pedal a otro](#). Y con el cuerpo tan cerca del volante, además, tampoco los brazos tendrán la suficiente libertad de movimientos. Si las piernas están demasiado estiradas será complicado frenar a fondo.
- **La altura.** Los ojos deben coincidir con [la mitad del parabrisas](#) y el conductor debería ver el capó completo.
- **Un truco.** Pisa el pedal del embrague a fondo y comprueba que la pierna izquierda está ligeramente flexionada

Hay quienes prefieren conducir semitumbados, pero los expertos recomiendan que el respaldo forme un ángulo de poco más de 90 grados con el asiento, es decir, que esté casi vertical. Una manera de [evitar dolores en la espalda](#) y, sobre todo, de evitar algunos riesgos: con un exceso de inclinación, pierden eficacia el reposacabezas y el cinturón.

- **Cómo regular el respaldo.** Basta con apoyar bien la espalda y los hombros en el asiento y comprobar que, estirando los brazos, las muñecas descansan sobre el volante.



La posición del volante debe combinarse con la del asiento, de modo que **los brazos puedan estar semiflexionados** y moverse con comodidad. En definitiva, este elemento no debe colocarse ni muy alto ni muy bajo, y tampoco demasiado cerca ni lejos.

- **Las claves.** El volante nunca debe dificultar la visión del cuadro de mandos ni debe colocarse demasiado cerca de las rodillas, pues podría impedir algunas maniobras.

El latigazo cervical sería mucho más grave si no existiera el reposacabezas, pero muchas veces **los conductores no evitan el daño** porque este se coloca de manera incorrecta. Según estudios que cita *Tráfico y Seguridad Vial*, hasta el 75% de los conductores no saben cómo regular correctamente los reposacabezas.

- **Cómo situarlo.** La parte trasera de la cabeza ha de coincidir con el centro del reposacabezas, pero (a pesar del nombre explícito de este elemento) no debe apoyarse. La distancia correcta son unos cuatro centímetros.

A estas alturas la tarea de sentarse bien en el coche puede resultar pesada, pero conviene tomarla en serio porque **la seguridad está en juego**. Y uno de los accesorios más relevantes en este sentido los espejos. Con el asiento ya regulado, el retrovisor interior debe servir para ver por completo la luneta trasera. En cuanto a los exteriores, deben ofrecer el mayor campo de visión posible.

- **Un truco.** Para comprobar que la regulación es la correcta, el coche que llega por detrás debería verse por el espejo interior e, inmediatamente después, por el exterior izquierdo.

Aunque mucha gente no caiga en ello, el **cinturón de seguridad** también debería regularse en altura. Este elemento, fundamental en un coche, debe **salir** justo por encima del hombro izquierdo del conductor, entre el cuello y el hombro. Después, ya se sabe, la banda superior debe **ceñirse al pecho y la inferior, por encima de las caderas**.

Las nuevas leyes de la DGT: ciudades a 30 km/h, más castigo por usar el móvil

original

La DGT ha hecho públicas sus medidas para reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves en nuestras carreteras. El cambio de las ciudades a 30 km/h o el uso del móvil son algunos de los ejes principales.



El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, presidiendo el Pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial

La DGT y el Ministerio del Interior ya trabajan en la **Estrategia de seguridad vial 2021-2030** con el que se pretenden reducir el número de fallecidos y heridos graves a la mitad a finales de la próxima década. **En 2018 fallecieron en nuestro país 1.806 personas y, en total, 8.935 resultaron heridas.** Pese a ello, la tendencia es descendente, con 24 muertos menos en carretera y 611 heridos graves menos. Cifras que Grande-Marlaska, ministro de Interior, ha calificado como "inaceptablemente altas".

Por ello, la nueva Estrategia de seguridad vial 2021-2030 pondrá en marcha una serie de **instrumentos con los que se quiere castigar más duramente a los infractores que utilizan el móvil**, prevenir atropellos en ciudades o mejorar los conocimientos en seguridad vial. A continuación, te dejamos las líneas maestras sobre las que actuará la DGT próximamente.

Cambios en el permiso por puntos

El anteproyecto de ley para el cambio del **permiso por puntos** ya está en marcha. La DGT pretende **actualizar algunas de las sanciones**, endureciendo los castigos sobre el uso del teléfono móvil, de uso generalizado al volante y causante de una buena parte de los siniestros que nos encontramos en carretera. Además, se renovarán los cursos de sensibilización y de reeducación vial.

Ciudades a 30 km/h

Otro de los grandes cambios que llegarán próximamente será la **generalización de la velocidad máxima a 30 km/h en todas aquellas calles de ciudades en los que sólo se cuente con un carril por sentido.** El objetivo es proteger a los colectivos más vulnerables, como las bicicletas y, sobre todo, a los peatones. De esta manera se intentará conseguir una ciudad más apacible y en la que se fomenten los trayectos a pie. En este Real Decreto también se establecerá una normativa general para los vehículos de movilidad personal, ahora en manos de los ayuntamientos.



Todas las calles de un solo carril por sentido pasarán a estar limitadas a 30 km/h

Cambios en el carné de conducir

El Reglamento General de Conductores también será rediseñado para recibir algunos cambios en el proceso necesario para sacarse el carné de conducir. A partir de su aprobación, **los aspirantes tendrán que asistir obligatoriamente a ocho horas de formación presencial**, en los que se impartirán clases teóricas de concienciación y sensibilización en seguridad vial, centradas especialmente en los comportamientos al volante.

Cursos de conducción segura en motocicleta

Los motoristas también preocupan a la DGT, ya que este colectivo es uno de los más vulnerables a la hora de sufrir un accidente. El objetivo es ofrecer **clases para evitar accidentes y recordar las buenas prácticas en conducción y equipamiento**. Además, para fomentar la asistencia, se bonificará con puntos en el permiso de circulación a los estudiantes.

Una nueva señal luminosa

Bajo el nombre de Real Decreto de los servicios de auxilio en vías públicas se esconde una de las grandes novedades que llegarán en los próximos meses a nuestras carreteras. **Con el objetivo de que los triángulos de emergencia dejen de ser válidos a partir del 1 de enero de 2024**, se describirán las características técnicas y de uso de la **nueva señal V16**, un aparato luminoso que emitirá destellos en 360 grados y que mejorará la visibilidad del automóvil averiado.

La DGT avisa de cómo canjear el carné de conducir por el Brexit hasta el 1-N

original



Las **primeras consecuencias del Brexit** ya se dejan ver en el mundo del motor en nuestro país. Y al contrario de lo que podíamos esperar, ni son bajadas de ventas, ni encarecimientos de productos o despidos masivos. Es algo más mundanal pero, al mismo tiempo, mucho más práctico en nuestro día a día: el carné de conducir.

Y es que, tal y como **ha anunciado la DGT**, los **permisos de conducir expedidos en Reino Unido sólo podrán ser utilizados en nuestro país en los nueve meses posteriores a la salida de este país de la Unión Europea**. Es decir, aquellos residentes permanentes en nuestro país tendrán que enviar su solicitud de canje u homologación antes del próximo 1 de noviembre, fecha prevista para la formalización de un Brexit sin acuerdo.

Para tranquilidad de los conductores británicos que viven en nuestro país, el cambio del carné no presenta muchos problemas más allá de las fechas previstas. Así, la DGT ha recordado que **la solicitud del cambio se puede hacer desde la web de la DGT**. En ese momento se entregará un documento provisional y, si no hay demoras, en un mes y medio más tarde los conductores deberían tener su nuevo permiso de circulación, el cual se enviará por correo postal.

De esta manera, **no se necesitará la firma de un convenio entre países** para poder realizar este trámite, esencial para muchas personas que se mueven por nuestro país con un carné expedido en Reino Unido y con el que tendrán que dejar de contar en los próximos nueve meses si este país abandona la Unión Europea en los próximos días.

Por el contrario, **si finalmente se llega a un Brexit con acuerdo**, los permisos de conducir expedidos en Reino Unido serán válidos hasta la finalización del periodo transitorio, cerrándose los plazos el próximo 31 de diciembre de 2020.

'Por aquí no puedo, por aquí no paso'

Juanma Sevilla • original



cadena ser

ASPAYM, la asociación de lesionados medulares y personas con gran discapacidad física junto a la dirección General de Tráfico ha puesto en marcha la campaña **'Por aquí no puedo, por aquí no paso'**.

El objetivo es **tener una movilidad segura en la ciudad** y poder proteger a peatones y **también a personas con movilidad reducida**.

Para ello han puesto en marcha esta campaña para sensibilizar a la ciudadanía de que muchas conductas como **aparcar en zonas de carga y descarga o patinetes que circulan por las aceras se deben intentar evitar**.