

• Revista de Prensa •
Del 23/10/2019 al 24/10/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	24/10/2019	La Voz de Galicia, 6	La seguridad vial espera un Gobierno	Escrita
2	24/10/2019	20 Minutos	Lluvia al volante: claves para conducir con seguridad	Digital
3	23/10/2019	El Mundo	Mercados y Competencia decidirá si los aspirantes al carnet deben recibir ocho horas de clase presencial	Digital
4	23/10/2019	La Vanguardia	La apuesta de Tráfico por 8 horas de formación vial, en manos de Competencia	Digital
5	23/10/2019	La Vanguardia	Puedo esperar , nueva campaña de tráfico para no coger el móvil al volante	Digital
6	23/10/2019	La Vanguardia	Pere Navarro (DGT) espera implantar en 2020 las 8 horas de formación vial	Digital
7	23/10/2019	20 Minutos	Trucos y consejos para arrancar el coche cuando hace mucho frío	Digital
8	23/10/2019	Periodistadigital.com	Almeida lanza un ultimátum a las empresas de patinetes: ninguna cumple y empezará a quitar permisos	Digital
9	23/10/2019	Diario Información	Los patinetes podrán circular por las calles de un carril y un único sentido	Digital
10	23/10/2019	autopista.es	Las mejores y peores sillitas infantiles de 2019, según sus niveles de seguridad	Digital
11	23/10/2019	Postventa.info	Cinco desperfectos del vehículo que pueden suponer una multa de tráfico	Digital
12	23/10/2019	Todomotor Sevilla	Cuatro sillas infantiles analizadas no superan el nivel mínimo en el informe sri en el que participa el race	Blog

La seguridad vial espera un Gobierno

La inestabilidad política mantiene en el cajón proyectos de la DGT para reducir la accidentalidad, entre ellos, el nuevo carné por puntos o la regulación de los patinetes

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

«Es la gran apuesta de la Dirección General de Tráfico por la formación. Si tenemos Gobierno, en el primer o segundo trimestre del año tendríamos que ver su implementación». El director general de Tráfico, Pere Navarro, se refiere a la implantación de un mínimo de ocho horas presenciales obligatorias de concienciación y sensibilización en seguridad vial para los aspirantes al carné de conducir, una de las grandes medidas de la estrategia de seguridad vial diseñada por la DGT para los próximos años, pero que aún no ha podido llevarse a cabo por la inestabilidad política actual existente.

Lo mismo pasa con otros proyectos de seguridad vial que están ya elaborados o en fase muy avanzada, pero que se encuentran en el cajón de la DGT a la espera de que se forme un Gobierno estable que les dé vía libre, en unos casos con su aprobación directa en Consejo de Ministros, y en otros, con el desarrollo de modificaciones legislativas. Por eso, el director de Tráfico habla del «primer o segundo trimestre del 2020», contando siempre con que los resultados del ION proporcionen un Gobierno que per-

mita llevar adelante toda las iniciativas de seguridad vial pendientes de aprobación.

CARNÉ POR PUNTOS

Actualización. Es una de las estrellas del equipo de Pere Navarro, que fue el que puso en marcha el carné por puntos en el año 2006. Ahora toca actualizar el modelo con el endurecimiento del castigo para determinadas infracciones. Es necesario modificar la ley en el Parlamento.

ENVIAR WASAPS

De 3 a 6 puntos. La DGT achaca al uso del móvil un buen número de muertes en la carretera. «Distracciones ha habido siempre, pero de pronto se dispararon como causa de accidentes

mortales, y desde el 2016 suben, y ya es la primera causa, por delante de la velocidad y el alcohol. Y esto tiene un nombre: el teléfono móvil y el wasap», afirma Navarro. La sanción por usar el móvil pasará a ser de 6 puntos.

NUEVO LÍMITE EN CIUDAD

A 30 en calles de un carril. La nueva limitación en las ciudades está incluida en un real decreto que solo está pendiente de su aprobación en un Consejo de Ministros. Sin embargo, hasta ahora no salió adelante en ninguno. Esta medida reduce los límites en zonas urbanas, concretamente en las calles de un carril y con un solo sentido de circulación. En esas vías, la velocidad máxima será de 30 kiló-

metros por hora. El objetivo, según Tráfico, es elevar la protección de los más vulnerables, en especial los peatones.

LA HORA DE LOS PATINETES

No podrán ir por las aceras. La regulación del uso de patinetes eléctricos también está incluida en el decreto de medidas urbanas. Es una de las medidas más esperadas ante el aumento del uso de estos vehículos de movilidad personal en las ciudades. El decreto limitará su velocidad máxima a 25 por hora y no podrán circular por las aceras.

MOTOS MÁS SEGURAS

Guantes obligatorios. La DGT ha elaborado un plan especial de seguridad para motos y ciclomotores. Plantea 17 medidas, entre ellas el uso obligatorio de guantes en vías interurbanas y la realización de cursos de conducción segura, que implicarán la bonificación de puntos en el carné.

LA PRIMERA MEDIDA ESTRELLA

Solo se puso en marcha la limitación máxima de 90 por hora en carretera

La única medida importante que ha podido tomar la Dirección General de Tráfico durante los períodos de inestabilidad política ha sido la de reducir de 100 a 90 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad en las carreteras convencionales. Esa modificación se hizo también mediante un real

decreto que el Gobierno de Pedro Sánchez aprobó en un Consejo de Ministros. El nuevo límite máximo de velocidad en carretera entró en vigor el pasado 29 de enero. Solo afecta a vías convencionales, ya que en autopistas y autovías la limitación máxima de velocidad sigue siendo de 120.

AUXILIO EN CARRETERA

Luces en vez del triángulo. El decreto de los servicios de auxilio en carretera también está pendiente. Establecerá las características de los vehículos. También regulará el uso de las luces con destellos como sustitutas del triángulo de emergencia.

Lluvia al volante: claves para conducir con seguridad

original



Pixabay

El agarre de los neumáticos se reduce considerablemente con la lluvia.

La lluvia es un fenómeno meteorológico que dificulta la visibilidad al volante, provoca que se conduzca más despacio y es el motivo por el que a veces se producen los atascos. Además, **es la inclemencia meteorológica que más accidentes genera.**

A la hora de conducir con el asfalto mojado, el mayor peligro está en que **el agarre de los neumáticos se reduce considerablemente.**

Para reducir los riesgos al volante, desde la revista 'Tráfico y seguridad Vial' de la DGT recomiendan tomar una serie de **precauciones:**

- Utilizar los **frenos con suavidad**, sobre todo si el coche no tiene ABS. Además, hay que tener en cuenta que la distancia de frenado aumenta con la lluvia, por tanto, el coche tardará más en detenerse.
- Si el coche tiene **ABS**, pisar el freno a fondo si es necesario. En estos casos la tecnología del vehículo permitirá manejar la dirección del volante.
- **Encender las luces** de carretera para ser visto y, en caso de lluvia muy intensa, las de niebla.
- Aumentar la **distancia de seguridad**. Un truco para calcular la distancia que hay que dejar, es **contar tres segundos** desde que el vehículo que va por delante pasa por un punto fijo hasta que llegamos.
- Llevar los cristales y **espejos limpios** para facilitar la visibilidad.
- Extremar la precaución con las '**primeras gotas**', pueden ser más peligrosas que la lluvia.
- **Cuidado con el 'acuaplaning'**: Cuando las precipitaciones son elevadas el asfalto se vuelve deslizante, se crea una película de agua y se puede producir el temido 'acuaplaning', lo que obliga a extremar la precaución.
- Si la lluvia es muy intensa, es aconsejable abandonar la vía y esperar a que se despeje. Un truco si la visibilidad es reducida es **seguir la línea del arcén.**

Desde la cuenta oficial de Twitter de la DGT recomienda **informarse del estado de las carreteras** antes de iniciar la marcha.

Mercados y Competencia decidirá si los aspirantes al carnet deben recibir ocho horas de clase presencial

original



Clase teórica en una autoescuela. autoescuelago.com

El director general de Tráfico (DGT), Pere Navarro, ha avanzado que será la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) la que decidirá **si es viable la propuesta de Tráfico** de obligar a los aspirantes al carné de conducir a recibir 8 horas de clases teóricas presenciales.

Según ha señalado Navarro, esta medida que tiene preparada Tráfico y que supondría la **modificación del Reglamento General de Conductores** (aún en borrador), podría ser 'tumbada' por la CNMC si este organismo regulador emite un informe desfavorable de la propuesta por **considerar que vulnera la competencia del sector de la formación vial**.

Navarro ha detallado que **la CNMC tiene previsto reunirse este viernes** para decidir sobre este asunto.

Ante la **queja de las autoescuelas digitales** por esta iniciativa de obligar a los futuros conductores a recibir clases teóricas presenciales, la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) trasladó el borrador de la medida a la CNMC para que el organismo valorara la propuesta.

Precisamente, la PAD junto al movimiento por la educación vial libre **#WantoDrive** aseguraron que con la reforma que pretende aprobar la DGT sacarse el carnet de conducir tendría **un sobrecoste de media de cerca de 450 euros por alumno**.

Afirmación que fue desmentida por Tráfico, que precisó que las 8 horas obligatorias presenciales irían incluidas al pagar la matrícula de la autoescuela, que generalmente incluye ya las clases teóricas y prácticas.

El borrador del Real Decreto que prevé la modificación del Reglamento General de Conductores señala que estas ocho horas obligatorias presenciales versarán sobre los **colectivos vulnerables, los factores de riesgo al volante, distracciones en la conducción, uso de sistemas de seguridad y normas de circulación**.

Además, se tratarán los accidentes de tráfico como "problema de salud pública", donde los aspirantes a conductores verán las consecuencias económicas, sociales y humanas de los

sinistros viales. En este punto, se podrán incluir **testimonios de víctimas** de accidentes, que podrán ser presenciales o en formato vídeo.

De este modo, esta formación, que tendrá que ser certificada por el director de la autoescuela, servirá para "**concienciar sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías, impulsando valores que fomenten la convivencia**", así como para "sensibilizar sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos".

Navarro ha defendido que la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 ya incluía esta medida relacionada con la formación. Además, ha recordado que **en muchos países europeos está ya implantada la obligatoriedad de ir a clases teóricas** de manera presencial en las autoescuelas.

El director de Tráfico espera que esta medida sea implementada "**en el primer o segundo semestre**" del próximo año 2020, ya que se trata de la "gran apuesta" de la DGT. "Solo queda pendiente del informe de la CNMC", ha insistido este miércoles en la presentación de una nueva campaña de tráfico de Fundación Abertis y Yelmo Cines, que se ha celebrado en Madrid.

La apuesta de Tráfico por 8 horas de formación vial, en manos de Competencia

Redacción • [original](#)

Madrid, 23 oct (EFE).- La gran apuesta de la Dirección General de Tráfico (DGT) para la formación de los conductores, las ocho horas teóricas obligatorias para sacarse el carné que respaldan 85 vocales del Consejo Superior de Tráfico, está a la espera de la decisión de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia, que se reúne el viernes.

Se trata de una iniciativa que el director general de Tráfico, Pere Navarro, y su equipo quieren poner en marcha y que ya está plasmada en el proyecto de modificación del Reglamento de Conductores para dar respuesta a una de las medidas que preveía la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.

"Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de formación", dice textualmente la Estrategia en el capítulo dedicado a la educación y formación vial.

Fuentes de la DGT han indicado a Efe que el objetivo de su "gran apuesta" por la formación es la concienciación y sensibilización de los alumnos en materias como el riesgo que supone el consumo del alcohol y drogas al volante, la velocidad o las distracciones, entre ellas el uso del teléfono móvil mientras se conduce.

Añaden las fuentes que no se trata de utilizar esas ocho horas para aprender las señales de tráfico o hacer test, ya que eso podría hacerse online o en casa.

"Las normas pueden aprenderse online, pero la importancia del cumplimiento de la norma debe hacerse de forma presencial", añaden las fuentes.

Resaltan también un estudio del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia que analizó 31 países de Europa y concluyó que el 80 por ciento tiene sistemas de formación de conductores que contemplan entre 20 y 40 horas teóricas obligatorias y entre 15 y 30 prácticas.

Tráfico cree que su propuesta tiene un importante respaldo e, incluso, ha sido objeto de iniciativas parlamentarias.

Sin ir más lejos, en septiembre del año pasado el PP presentó en el Congreso una proposición no de ley en la que instaba al Gobierno "a estudiar la conveniencia de exigir un número mínimo de clases presenciales, tanto teóricas como prácticas", a los aspirantes a obtener el carné de conducir.

No llegó a debatirse porque se disolvieron las Cortes ante la convocatoria electoral.

La propuesta de las 8 horas fue sometida a la preceptiva consulta del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad sostenible y 85 de sus vocales, representantes de todos los sectores afectados, la apoyaron, ya que no se presentó ningún informe de oposición o rechazo y las aportaciones fueron de mejora del texto.

Las fuentes recuerdan a Efe que en marzo pasado la asociación de víctimas de tráfico AESLEME, la Asociación Española de la Carretera y la Fundación Mapfre elevaron un documento a la DGT con diversas propuestas, entre ellas que se mejorara la formación de los conductores incluyendo un mínimo de 10 horas teóricas presenciales y obligatorias.

Tráfico ha tenido en cuenta la experiencia de 12 años del carné por puntos y de los cursos presenciales de sensibilización y concienciación, que han redundado "en un cambio de actitudes y comportamientos de los conductores", subrayan las fuentes.

Por "prudencia" la DGT ha incluido en su proyecto de reforma del reglamento 8 horas, aunque en el proceso de consulta representantes de algunos sectores llegaron a pedir 20 horas.

Las clases teóricas se ceñirían a un temario que haría referencia a los accidentes de tráfico,

los grupos de riesgo, los factores que influyen en la siniestralidad, como el consumo de alcohol y drogas, el no uso del cinturón, el casco o los sistemas de retención infantil, el exceso de velocidad o las distracciones.

En esas clases podrían incluirse testimonios de víctimas de accidentes.

Profesores de autoescuelas impartirían las clases en estos centros, con lo que no sería necesaria inversión alguna, apostillan las fuentes de la DGT antes de insistir en que es "lógico y razonable" exigir esa formación teórica toda vez que en España no existe formación en seguridad vial obligatoria en los colegios. EFE

"Puedo esperar", nueva campaña de tráfico para no coger el móvil al volante

Redacción • [original](#)

Madrid, 23 oct (EFE).- El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha presentado este miércoles una nueva campaña para alertar sobre el riesgo de usar el móvil al volante, con el lema "Puedo esperar", protagonizada por el caso real de un joven que se ha quedado en silla de ruedas por un accidente al contestar un wasap conduciendo.

Se trata de una campaña impulsada por la Fundación Abertis en la que además de la Dirección General de Tráfico colaboran Movistar y Yelmo Cines.

Pere Navarro ha comentado que "distracciones ha habido siempre pero de pronto se dispararon como causa de accidentes de tráfico mortales y desde 2016 suben y es la primera, por delante de la velocidad y el alcohol y esto tiene un nombre: el teléfono móvil y el wasap.

Ha añadido que según alguno de los estudios recientemente publicados en un año en España hubo "390 fallecidos por accidente de tráfico por el uso indebido del teléfono móvil lo cual viene a decir que hay aproximadamente un fallecido cada día por las distracciones causadas por el móvil y por el wasap".

El responsable de tráfico ha incidido en que además hubo unos ocho mil accidentes con víctimas, es decir veintidós cada día de una u otra forma relacionados con el wasap y con el uso del teléfono móvil" al volante.

Por ello Navarro estima que "es oportuna la campaña porque es nuestro problema emergente en estos momentos que afecta a la conducción con unos resultados dramáticos".

Ha destacado como resumen de la campaña el mensaje del joven que narra su caso real, Enzo Santi, en el vídeo que se difunde en el marco de la misma: "Si apagas el teléfono móvil al sentarte en el cine por qué no lo apagas cuando te pones a conducir".

El director de Tráfico ha advertido de que "en su caso es él el que ha sufrido las consecuencias pero puedes hacer que otro acabe como está él por lo mismo, con lo cual no vale la pena arriesgar: Puedo esperar".

Pere Navarro ha lanzado dos mensajes, uno de ellos a los acompañantes de los conductores para no permitirles coger el móvil y otro para que no envíen mensajes de wasap ni llamar al móvil de alguien que sabemos que está conduciendo "para no provocar la distracción".

En todo caso ha advertido de que se van a subir los puntos del carné de conducir por el uso manual del teléfono móvil y que se usan ya cámaras de alta definición para detectarlo pero todo esto "no servirá de nada si el ciudadano no es consciente y no pone algo de su parte para evitar el drama".

En el acto de presentación de la campaña Enzo Santi ha comentado: "Estoy en una silla de ruedas por el tema del móvil, pues yo cuando iba conduciendo, como se ve en el vídeo de mi historia real, tuve una distracción al leer un wasap y esto ocasionó un accidente por mi culpa".

"El consejo principal es que al conducir no se juegue a la lotería. Una vez lo cojo y no me pasa nada, otra vez respondo a un mensaje y no me pasa nada pero eso no quiere decir que la próxima vez que lo cojas no te vaya a pasar nada", ha subrayado.

Según datos de la DGT facilitados en el marco de esta campaña casi una tercera parte de los siniestros graves y mortales de tráfico se producen por una distracción, siendo el uso del móvil la primera de ellas.

Asimismo, usar wasap u otras aplicaciones de mensajería instantánea mientras se conduce dispara un 134 por ciento el riesgo de accidente y a pesar de ello el 43 por ciento de los jóvenes lo utilizan mientras van al volante. EFE

Medio	La Vanguardia
Soporte	Prensa Digital
U. únicos	1 440 000
Pág. vistas	4 896 000

Fecha	23/10/2019
País	España
V. CPM	140 EUR (158 USD)
V. Publicitario	6883 EUR (7795 USD)

Pere Navarro (DGT) espera implantar en 2020 las 8 horas de formación vial

Redacción • [original](#)

Madrid, 23 oct (EFE).- El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha anunciado este miércoles que espera que el año próximo se puedan implementar las ocho horas presenciales obligatorias de formación vial para sacar el carné de conducir, que se centrarán en la concienciación de las buenas prácticas al volante.

Así lo ha adelantado Pere Navarro en la presentación de una campaña para alertar sobre el riesgo de usar el móvil al volante al ser preguntado por esta iniciativa de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Pere Navarro ha recordado que "la estrategia española de seguridad vial 2011-2020 insta al Gobierno a establecer clases presenciales para sacarse el permiso de conducir" y que "en la escuela no hay una enseñanza obligatoria" en esta materia.

Ha explicado que se trata de recoger la experiencia que se ha desarrollado en los cursos de recuperación de puntos en materia de sensibilización y concienciación para llevarla a la hora de sacarse el permiso de conducir.

El responsable de Tráfico ha aclarado que en esas ocho horas obligatorias no se enseñaría el código de circulación ni las señales de tráfico "pues esto se puede aprender on line, sino la concienciación y la sensibilización del por qué y el para qué de cumplir las normas".

Ha añadido que los expertos han informado de que para ello son necesarias las clases presenciales tal como se lleva a cabo en otros países europeos.

"Es verdad que hay algunas plataformas que quieren hacerlo todo on line y está todo pendiente solo del informe de la Comisión Nacional del Mercados y Competencia, que tiene que ver si esto afecta de alguna manera al sector", ha indicado Pere Navarro.

En todo caso ha destacado: "Es la gran apuesta de la Dirección General de Tráfico por la formación, creemos que no va a haber ningún problema y si tenemos Gobierno en el primer o segundo trimestre del año tendríamos que ver su implementación. Solo queda pendiente el informe de la competencia". EFE

[lago Aspas en 'La Resistencia': su respuesta a la pregunta del dinero](#)

Trucos y consejos para arrancar el coche cuando hace mucho frío

original



StockSnap/Pixabay

Las bajas temperaturas pueden hacer que el coche no arranque en un primer intento.

En otoño e invierno las temperaturas bajan considerablemente y el coche, sobre todo si se aparca en la calle, es uno de los más perjudicados.

La principal fuente de averías durante las épocas de más frío son **las baterías**, por ello, es importante revisar su estado antes de que bajen las temperaturas. Estos elementos son muy **susceptibles tanto al frío como al calor**.

De hecho, [el invierno es la época donde más baterías se sustituyen](#). Ahora que las temperaturas han comenzado a descender, puede ser el momento idóneo para su revisión.

Las bajas temperaturas pueden hacer que el coche no arranque en un primer intento, por ello es importante **saber cómo actuar** ante esta situación.

Desde la aseguradora Mapfre recomiendan en un primer momento, **girar la llave durante cinco segundos**, más tiempo no es aconsejable, ya que se pueden producir sobrecalentamientos.

Si el coche continúa sin arrancar hay que **desconectar los aparatos** que pueden interferir en la batería y volver a intentarlo pasados unos minutos.

Otro de los trucos si la batería está muy fría, es **colocar sobre ella un trapo caliente y seco** para conseguir aumentar la temperatura.

En el supuesto de que el coche sea antiguo, hay que **pisar el acelerador para para inyectar algo de gasolina al motor** y facilitar el encendido.

Si después de estos pasos el coche sigue sin arrancar, lo mejor es **solicitar asistencia en carretera**.

Para evitar estas situaciones, lo más recomendable es [tener el coche siempre a punto](#): revisión de la batería, aceite, líquido refrigerante... y, siempre que sea posible, **aparcar el coche en un garaje durante las noches**.

Cuando las temperaturas bajan hay que estar preparado ante cualquier situación que se pueda dar en la carretera. Antes de iniciar un viaje es recomendable **llenar el depósito** y **llevar en el vehículo una serie de objetos que pueden ser de gran utilidad** en caso de averías o atascos: chaleco, triángulos, rueda de repuesto, cadenas, pinzas, linterna, ropa de invierno, botiquín,

agua y alimentos.

Almeida lanza un ultimátum a las empresas de patinetes: ninguna cumple y empezará a quitar permisos

Francisco Lorenson • original



Almeida lanza un ultimátum a las empresas de patinetes: ninguna cumple y empezará a quitar permisos RS



Belén Esteban provoca el cachondeo en las redes sociales con su último vídeo publicitando un patinete



¿Sabías que la DGT quiere prohibir el aparcamiento en las aceras a los patinetes y a las bicicletas?

La situación se pone tensa. El Ayuntamiento de Madrid se pone firme con las empresas de patinetes eléctricos. Ninguna de las 19 compañías instaladas en la capital cumple con los requisitos y a partir del viernes 18 de octubre se han intensificado las inspecciones sistemáticas para proceder a retirar las autorizaciones concedidas si siguen incumpliendo, según recoge el autor original de este artículo Fernán González en [okdiario](#) y comparte Francisco Lorenson para Periodista Digital.

Fuentes municipales explican a [okdiario](#) que el pasado jueves se realizó una reunión de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación con 16 empresas y les explicó la situación. Ninguna cumple las normas y a partir de ahora habrá mano dura y se quitarán permisos. De hecho, del total de 19 empresas de patinetes y tres ya han renunciado a seguir

operando porque no le salen las cuentas.

Por otra parte, hasta el próximo 15 de noviembre las empresas podrán remitir al Consistorio aquellas alegaciones y documentos que consideren para mejorar el modelo de autorización existente.

En la calzada

Además, el Gobierno de PP y Ciudadanos, y en concreto el área de Movilidad que capitanea el edil ‘popular’ Borja Carabante 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 Ayuntamiento para que esté en línea con la nueva Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 que da por superado el modelo de Madrid Central.

Desde su llegada hace más de un año los patinetes se han convertido en un auténtico quebradero de cabeza para las autoridades. Entre otros colectivos, las personas invidentes se han concentrado varias veces a las puertas del Palacio de Cibeles para reclamar que como muchas veces los patinetes están tirados en las aceras estos les provocan caídas.

Para tratar de evitar este problema, el Ayuntamiento también ha anunciado una medida más: los equipos de actuación distrital que creó Manuela Carmena compuestos por vecinos en situación de vulnerabilidad a los que paga el Consistorio se encargarán de la vigilancia de estos patinetes y de las bicicletas mal aparcadas.

Lo adelantó la delegada de Coordinación Territorial, Silvia Saavedra (Ciudadanos). También estos grupos vigilarán la suciedad producida por excrementos caninos en la vía pública y desarrollarán campañas de sensibilización en estas materias.

Por su parte, el director de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro, también alertó de este problema de patinetes tirados por las aceras. En un foro en el Hotel Palace comentó recientemente que tiene preparada una norma, a petición de los ayuntamientos, que será un «paraguas» para prohibir los patinetes en las aceras, para que alcancen una velocidad máxima de 25 km/h y para «evitar el trucaje, que la gente no los manipule».



Agentes de la Guardia Civil requisando material a los CDR.



AEGC preocupada por la seguridad de los guardias civiles destinados en Cataluña ante el aumento del comportamiento violento de los CDR

Rufián sale en defensa de los violentos CDR y se lleva la paliza del año: "¡Victimista... payaso!"

No se fían, y con razón, de los **Mossos d'Esquadra**. Visto lo visto el 1 de octubre de 2017 cuando el referéndum por la independencia de **Cataluña** con unos agentes autonómicos que hicieron la estatua mientras se abrían los colegios para poder votar, la **Benemérita** no tiene en el mejor de los aprecio a los agentes de la policía autonómica catalana.

Por eso, tal y como cuenta este 25 de septiembre de 2019 el digital **Okdiario**, los agentes de la **Guardia Civil** han mantenido la máxima discreción con la 'operación Judas' para poder pillar con las manos en la masa a los terroristas de los **CDR**.

El temor a un soplo de los Mossos a estos incendiarios golpistas era tan sólido que la propia Guardia Civil optó por vender a estos que se estaba detrás de un grupo criminal experto en robos violentos, es decir unos vulgares ladrones y no miembros de los CDR. La coartada requería a los efectivos beneméritos que se identificaran como miembros de la **Unidad Central Operativa** en vez del **Servicio de Información** (especializado en inteligencia antiterrorista).

El objetivo de esta distracción, explican fuentes de la Guardia Civil, era proteger los avances de la investigación y la identidad de los investigados. Se temía que si algunos de esos datos caían en manos de un sector equivocado de los Mossos, uno que tuviese simpatías hacia los CDR, se podría producir un chivatazo y poner en peligro toda la '**Operación Judas**'.

El PP de Alicante asume las críticas y permitirá a los patinetes circular por las calles de un carril y sentido único

original



Un usuario de patinete por una calle del centro de la ciudad Jose Navarro

Los **patinetes eléctricos** finalmente sí podrán circular por **cualquier calle de la ciudad de Alicante** que sea de un carril y sentido único. Es decir, por la mayoría de las vías de la capital, salvo las avenidas. Así lo han anunciado desde la **Concejalía de Movilidad** después de la reunión a nivel técnico celebrada esta mañana, en la que se ha dado vía libre a que el equipo de gobierno, encabezado por el PP, proponga una enmienda de adición a la **ordenanza que se está tramitando** para ampliar las zonas por las que puedan circular los patinetes. En un primer momento, se anunció que los vehículos de movilidad personal sólo podrían transitar por los **carriles bici, las ciclo-calles y las vías limitadas a 30 kilómetros por hora**.

La pasada semana, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Alicante aprobó la ordenanza municipal que regula las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad personal en las vías urbanas de la ciudad. La ordenanza no se prevé que **entre en vigor antes de 2020**, ya que todavía debe pasar primero por el pleno municipal, luego exponerse un mes al público y, por último, volver al pleno si se presentan alegaciones.

La ordenanza, según explicó la pasada semana el concejal de Tráfico y Seguridad, **impedirá** a los patinetes circular por aceras, aceras-bici, paseos pavimentados (como la Explanada o los paseos marítimos), parques públicos y calzadas en general. Es decir, los patinetes sólo podrán circular por carriles bici y vías con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora o aquellas con ciclo-calle. Ahora, la Concejalía ha levantado la mano ante las **quejas de los usuarios**, a las que también se sumaron partidos de la oposición: **también se podrá circular por las calles de un único carril y de sentido único**.

Además, la ordenanza obligará a los usuarios a desplazarse en solitario (no podrán ir dos personas sobre el patinete), a tener más de 16 años, a llevar casco, seguro, timbre, luces, elementos reflectantes e ir sin auriculares.

El documento contempla sanciones que van desde los 100 a los 500 euros por el incumplimiento de una ordenanza que, según el edil José Ramón González, se modificará en un futuro si es necesario para ajustarse a la normativa que prevé aprobar la Dirección General de Tráfico (DGT).

Sanciones

La ordenanza, según recoge el expediente en tramitación, recoge tres tipos de sanciones. Por un lado figuran las **sanciones leves**, que sancionarán con multas de hasta 100 euros por circular sin mantener una distancia de separación mínima de un metro respecto de los

peatones, perjudicando o entorpeciendo el tránsito de peatones por esas zonas, por parar o estacionar sobre aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones, perjudicando o entorpeciendo el tránsito de peatones por dichas zonas, por estacionar fuera de la zona habilitada específicamente para ello, existiendo plazas libres en un radio de 50 m, entorpeciendo el tránsito peatonal o de otros vehículos, por amarrar o atar un patinete en un lugar donde está específicamente prohibido, por circular con vehículos destinados a la realización de actividades económicas de tipo turístico en grupos no respetando la distancia mínima entre grupos de 150 metros y por transitar en grupos superiores a diez personas.

Las **infracciones graves** (que serán sancionadas por multas de entre 101 y 200 euros) se aplicarán por circular incumpliendo las normas establecidas sobre limitaciones de velocidad, cuando no se considere como infracción muy grave, por transitar sin el seguro obligatorio, sin tener la edad mínima permitida (16 años), por exceder el uso unipersonal (ir más de una persona), por carecer de frenado, por circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido o por ir sin casco protector. También será tipificado como sanciones graves la circulación por vías o zonas prohibidas de forma negligente o si se utiliza para una actividad de explotación económica, sin estar identificado o sin disponer de la correspondiente autorización municipal. Por último, se podrán sancionar como **infracciones muy graves** (multas de 201 a 500 euros) por circular excediendo en más de un 50% la velocidad permitida (máximo de 30 km/h), por hacerlo con tasas de alcohol superior a las establecidas, o con presencia de drogas o por transitar con temeridad, provocando circunstancias de riesgo propio o para terceros, y que puedan poner en peligro al resto de usuarios.

Al conocerse el contenido de la ordenanza, las **principales entidades** que apuestan por una movilidad sostenible en Alicante apuntaron en la dirección de la necesidad de ampliar tanto los carriles bici como las vías "30" para que los patinetes sean una opción real de transporte. "Dejarán de ser una alternativa respecto a la bicicleta o el coche si no podemos usar cualquier vía en la ciudad", señaló Pedro Raigal, de Alacant en Bici, quien aplaudió la prohibición de circular por las aceras. Por su parte, desde la Plataforma Comarcal por la Movilidad, su portavoz Iñaki Malluguiza defendió que el Ayuntamiento promueva la velocidad de 30 km/h en la mayoría de las calles. "Los cambios en las vías deben ser efectivos y rápidos", apuntó el representante, a la vez que defendió reducir a 20 kilómetros por hora la velocidad de los patinetes.

Las mejores y peores sillitas infantiles de 2019, según sus niveles de seguridad

original



Las mejores y peores sillitas infantiles del momento

El **RACE** ha presentado el Segundo Informe de Sistemas de Retención Infantil (SRI) 2019, donde se ponen de manifiesto los resultados de la segunda y última oleada del año. **El análisis, realizado en esta ocasión a 20 sillitas infantiles, ha arrojado unos resultados bastante satisfactorios.**

Si bien **cuatro sistemas no han superado la valoración de “una estrella”, la mínima puntuación.** El motivo es, en los cuatro casos, que se ha encontrado un **“elevado contenido de sustancias perjudiciales**, lo que tiene por consecuencia que se rebaje la nota final”. En concreto, **han suspendido los test la sillita Uppababy Mesa i-Size y ppababy Mesa i-Size + i-Size Base**, ya que sus revestimientos textiles contienen retardante de llama TCPP en una cantidad que supera el valor límite establecido para los juguetes en la Directiva 2014/79/UE.

Además, **los revestimientos textiles de otras dos, Hauck iPro Baby y Hauck iPro Baby + iPro Base, contienen naftalina.** El valor medido en ambos modelos está por encima del valor límite establecido.

La Hauck iPro Baby + iPro Base estuvo muy cerca de no pasar de una estrella de valoración en el apartado del impacto frontal, ya que, si bien logró retener el maniquí, vio cómo se soltaba, en parte, de su base Isofix.

Las mejores sillitas infantiles

El test realizado por el **Automóvil Club de Alemania (ADAC)**, en el que participa el RACE, **mide cuatro parámetros fundamentales en sillas que están homologadas para su venta:** seguridad, en donde se simulan accidentes de tráfico para observar si la silla infantil protege al niño; facilidad de uso, donde se comprueba si las sillitas son sencillas de utilizar e intuitivas; ergonomía, donde se mira si la silla infantil es cómoda y ofrece el espacio suficiente tanto a niños altos como a niños robustos; y sustancias perjudiciales, donde se **analiza si cumplen la legislación**, las normas y las disposiciones sobre sustancias perjudiciales contenidas en juguetes y materiales textiles.

Así pues, a parte de los cuatro sistemas con valoraciones mínimas, **las otras 16 sillitas restantes han obtenido resultados positivos.** Cuatro de los SRI obtuvieron la máxima

calificación (5 estrellas) y 12 alcanzaron cuatro estrellas. **El sistema más destacado fue el BeSafe iZi Kid X3 i-Size** (para niños de hasta 105 centímetros), que ha alcanzado la **máxima puntuación tanto en el informe de impacto lateral como en el frontal**, siendo la silla mejor valorada desde 2015.

Análisis de accesorios

La novedad de este informe es la presencia de un **análisis exhaustivo de accesorios provenientes de terceros** y que sirven para, supuestamente, mejorar la seguridad y confort de los Sistemas de Retención Infantil. El análisis de estos productos se ha dividido por tipología, destacando los siguientes apartados: **productos que evitan que el niño se quite el cinturón** de seguridad; accesorios **para facilitarle el sueño** al niño; productos **que mejoran la geometría del cinturón del vehículo**; y productos **para mejorar la climatización de los asientos**.

Cinco desperfectos del vehículo que pueden suponer una multa de tráfico

original

Vamos de paseo

Midas recuerda las multas por mal estado de algunas partes del vehículo y que muchos conductores desconocen, que pueden llegar a suponer sanciones económicas de entre 80 y 6.000 euros.

Al margen de las sanciones de tráfico habituales que todos conocemos, como el exceso de velocidad, circular sin cinturón o mientras se habla por el móvil, existen muchas otras **infracciones relacionadas con el estado del vehículo que pueden acarrear una multa. Midas**, la cadena especialista en el mantenimiento integral del automóvil, las explica a continuación.

1. **La importancia de un neumático en buen estado.** Las ruedas son la única parte del vehículo que está en contacto directo con el asfalto y que es fundamental que estén en perfecto estado para garantizar, entre otras cosas, un buen agarre. No es sólo una cuestión de seguridad, sino que además en España hay un mínimo legal (1,6 mm) en la profundidad del dibujo del neumático, algo que, si no se cumple, la DGT puede sancionar con **hasta 200 euros por cada rueda en mal estado**.
2. **Matrícula a la vista.** La matrícula es una parte obligatoria de cualquier vehículo y sirve como elemento de identificación, tanto del propio vehículo como del propietario. **Si se circula con la matrícula sucia o deteriorada o con la luz que la ilumina fundida**, pueden llegar a multar con **hasta 200 euros**. Y en el supuesto caso de que el motivo por el que no se puede identificar correctamente la matrícula fuera que se ha **manipulado conscientemente**, la sanción puede llegar **hasta los 6.000 euros**, además de la pérdida de **seis puntos del carnet**.
3. **Luces necesarias para ver “y que te vean”.** Los faros del vehículo no sólo sirven para que el conductor del mismo vea mejor en circunstancias de poca visibilidad u oscuridad, sino que es la forma de que el resto de conductores lo sitúen en la vía y, por tanto, no colisionen con él. Por eso, y teniendo en cuenta que supone un riesgo evitable, **circular con una luz fundida (o con poca luminosidad) o hacerlo sin las luces en condiciones óptimas**, puede ser motivo de multa y costar **hasta 200 euros**. Además, llevar los intermitentes fundidos o no usarlos para advertir a otros conductores de una maniobra tiene la misma penalización.
4. **Buena visibilidad para garantizar seguridad al volante.** Gran parte de la información que recibe el conductor cuando circula la recibe a través de la vista; por eso, circular sin obstáculos que impidan una buena visibilidad es fundamental para evitar imprevistos. Realizar un buen mantenimiento del estado de todos los cristales del vehículo, revisar las escobillas del limpiaparabrisas una vez al año o utilizar sólo cristales tintados homologados, son algunos de los consejos para evitar sanciones que pueden oscilar **entre los 80 y los 200 euros** por entorpecer la visibilidad del conductor.
5. **Quedarse sin gasolina puede salir caro.** En este caso, no es el propio hecho el que puede conllevar una multa, sino que son las consecuencias de quedarse sin gasolina lo que puede hacer que la sanción ascienda **entre 200 y 400 euros**. Si esto sucede, el conductor del vehículo se verá obligado a estacionar con urgencia en el primer espacio que encuentre, lo que puede suponer un peligro para el resto de personas, que sí implica una infracción. Además, si el conductor decide recurrir a una gasolinera cercana para repostar y **no porta la gasolina en un recipiente homologado** puede suponer otra multa de **hasta 3.000 euros**. En el caso de los coches con motor diésel, la falta de combustible puede suponer un problema a mayores, ya que el vaciado provoca la entrada de aire y la bajada de presión que el sistema de inyección no puede restaurar para volver a arrancar el vehículo.

Además de todas las infracciones anteriores, **el mantenimiento del coche en plena calle no está permitido** y puede incluso acarrear una multa, según las circunstancias en las que se produzca la infracción y también de la ordenanza municipal. Realizar, por ejemplo, el cambio del aceite, que se considera un producto contaminante y perjudicial para el medio ambiente y la salud de las personas, o limpiar el vehículo en la calle puede costar **entre 750 y 3.000 euros en ciudades como Madrid**.

Hoy destacamos



CUATRO SILLAS INFANTILES ANALIZADAS NO SUPERAN EL NIVEL MÍNIMO EN EL INFORME SRI EN EL QUE PARTICIPA EL RACE

todomotornoticias.com • original



- **La segunda oleada del informe 2019 arroja resultados que son, en general, muy positivos, especialmente en aquellos sistemas de retención infantil situados en el sentido inverso a la marcha**
- Cuatro de los SRI obtuvieron la máxima calificación (5 estrellas), 12 alcanzaron cuatro estrellas, uno alcanzó tres estrellas y otro sólo alcanzó dos. Además, se han analizado por primera vez accesorios complementarios a las sillas, con resultados irregulares.
- Los modelos que no superan el primer nivel (una estrella) son Uppababy Mesa i-Size, Uppababy Mesa i-Size + i-Size Base, Hauck iPro Baby y Hauck iPro Baby + iPro Base, todos ellos por problemas con los revestimientos textiles, que no se ajustan a las directivas europeas establecidas para juguetes

El análisis, realizado en esta ocasión a 20 sillitas infantiles (para un total de 55 este año), ha arrojado unos resultados tan satisfactorios como los de la primera parte del informe. Entre ellos, el BeSafe iZi Kid X3 i-Size (para niños de hasta 105 centímetros) ha alcanzado la máxima puntuación tanto en el informe de impacto lateral como en el frontal, siendo la silla mejor valorada desde 2015.

En el apartado del impacto frontal, la Hauck iPro Baby con iPro Base estuvo muy cerca de no pasar de una estrella de valoración ya que, si bien logró retener el maniquí, vio cómo se soltaba, en parte, de su base Isofix.

Cuatro sillas no superan la valoración de '1 estrella'. ¿Por qué?

En el apartado menos positivo del informe hay que situar cuatro sistemas, incapaces de superar la valoración de 'una estrella'. El motivo es que, en los cuatro casos, se ha encontrado un elevado contenido de sustancias perjudiciales, lo que tiene por consecuencia que se rebaje la nota final:

- Los revestimientos textiles de "Uppababy Mesa i-Size" y de "Uppababy Mesa i-Size + i-Size Base" contienen retardante de llama TCPP en una cantidad que supera el valor límite establecido para los juguetes en la Directiva 2014/79/UE.
- Los revestimientos textiles de "Hauck iPro Baby" y de "Hauck iPro Baby + iPro Base" contienen naftalina. El valor medido en ambos modelos está por encima del valor límite establecido para los juguetes en el documento "AFPS GS 2014:01 PAK".

¿Qué analiza el test?

El test realizado por el ADAC, en el que participa el RACE, mide cuatro parámetros fundamentales en sillas que están homologadas para su venta: seguridad, facilidad de uso, ergonomía y sustancias perjudiciales.

- **Seguridad:** una buena silla infantil protege al niño incluso en accidentes como los que se tienen en cuenta en el presente ensayo de protección del consumidor. Los accidentes simulados en este test son más graves que los previstos al establecer los requisitos legales.
- **Facilidad de uso:** diversos estudios han demostrado que, a menudo, se producen errores en el uso de las sillas infantiles. Las buenas sillas infantiles son sencillas de utilizar e intuitivas, lo que reduce el riesgo de errores en su utilización.

Medio	Todomotor Sevilla	Fecha	23/10/2019
Soporte	Blog	País	España
U. únicos	45	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

<https://jbejaranotodomotor.blogspot.com/2019/10/cuatro-sillas-infantiles-analizadas-no.html>

- **Ergonomía:** en una buena silla infantil el niño va cómodo y relajado. Además, ofrece el espacio suficiente tanto a niños altos como a niños robustos.
- **Sustancias perjudiciales:** Las buenas sillas infantiles cumplen la legislación, las normas y las disposiciones sobre sustancias perjudiciales contenidas en juguetes y materiales textiles.