

• Revista de Prensa •  
Del 24/10/2019 al 25/10/2019



## ÍNDICE

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

### NOTICIAS DE CNAE

1	25/10/2019	Periodistadigital.com	¿Sabes cuánto te costará el carné de conducir con la reforma de la DGT?	Digital
2	25/10/2019	Okdiario.com	Esto es lo que costará el carné de conducir de conducir con la reforma de la DGT	Digital
3	25/10/2019	El Periódico de Extremadura	Foro sobre sistemas de ayuda a la conducción	Digital
4	24/10/2019	informaseguridadvial.es	«Los jóvenes vienen a las autoescuela a 'sacarse' el carné, no a aprender a conducir». (López Marín, Vicepresidente CNAE)	Digital
5	24/10/2019	Diario Siglo XXI	Competencia decantará si la DGT puede obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné	Digital

### SECTOR

6	25/10/2019	La Razón, 8	Al volante, el móvil puede esperar	Escrita
7	25/10/2019	La Razón Valencia y Murcia, 37	Trabajo exige a Sanidad que los médicos no conduzcan	Escrita
8	24/10/2019	La Voz de Galicia, 6	La seguridad vial espera un Gobierno	Escrita
9	25/10/2019	La Vanguardia	¿Serán obligatorias las clases presenciales teóricas para sacarse el carné?	Digital
10	25/10/2019	AUTO BILD.ES	La DGT quiere prohibir que los patinetes eléctricos aparquen en las aceras	Digital
11	24/10/2019	El Economista	La DGT rechaza la posibilidad de cursar de forma 'online' las clases de sensibilización	Digital
12	24/10/2019	ABC	Cuidado con las zonas inundables: cómo afecta la corriente a la estabilidad de tu coche	Digital
13	24/10/2019	La Vanguardia	Cuatro sillitas de coche suspenden el examen de seguridad del RACE	Digital
14	24/10/2019	La Vanguardia	Autoescuelas digitales reclaman poder formar y sensibilizar en seguridad vial	Digital
15	24/10/2019	Las Provincias	La DGT dejará conducir sin llevar el carnet	Digital
16	25/10/2019	Diariomotor	Los 4 puntos extra del carné y otras medidas que la DGT está preparando para los motoristas	Blog

## ¿Sabes cuánto te costará el carné de conducir con la reforma de la DGT?

VueltaRapidaGT • original



El director de la DGT mete la pata despreciando las virtudes del coche eléctrico y los fabricantes le responden con datos



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

Toma nota. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) decidirá en los próximos días si acepta la propuesta de la DGT de incluir 8 horas de clases teóricas presenciales como requisito para sacarse el permiso de conducir. La medida, incluida en un Real Decreto, supondría cambiar el Reglamento General de Conductores y ha generado una pregunta entre los usuarios: ¿cuánto costaría sacarse el permiso conducir con el cambio?, según recoge el autor original de este artículo Lorena Torío en [okdiario](#) y comparte Vuelta Rápida GT para Periodista Digital.

Según datos de la OCU, el permiso de conducir en España cuesta una media de 665 euros, aunque la cifra varía considerablemente dependiendo de la localidad, la autoescuela y las horas de clase. La provincia más cara es La Coruña, 306 euros, y la más barata Gerona, 1.205 euros.

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) calculan que la medida de Tráfico se traduciría en un encarecimiento potencial de 450 euros por alumno. La cifra se explica por los desplazamientos que tendrían que realizar los usuarios que viven en las zonas donde no hay autoescuelas.

En concreto, el 80% de los municipios no cuenta con una autoescuela, lo que significa que 5,6 millones de habitantes podrían verse afectados por esta medida. Extremadura, Aragón y Castilla-La Mancha serían las comunidades más afectadas debido a la menor densidad de población.

La Plataforma habla de “grave perjuicio económico a los habitantes de las regiones más rurales y despobladas, pudiendo llegar a costar 27 millones de euros a los españoles”.

Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas niegan que las 8 horas de formación se traduzcan en un encarecimiento de los precios. “El carné de conducir no se va a encarecer. Es una mentira. Las clases estarán incluidas en la matrícula», ha dicho a OKDIARIO el presidente de CNAE, Jose Miguel Báez.

### **Lo tradicional frente a lo digital**

La brecha las autoescuelas tradicionales y las llamadas escuelas digitales ha crecido aún más a cuenta de la propuesta de la DGT. Miguel González Gallarza, CEO de Obikar y portavoz de PAD, Plataforma de Autoescuelas Digitales, ha dicho a OKDIARIO que la medida “es anticompetitiva y desproporcionada. Además, reduce la competencia en el sector y perjudica a los actores digitales”. Teme que la medida les saque del mercado.

Sin embargo, Jose Miguel Báez, el presidente de la CNAE se ha mostrado totalmente a favor de incluir la formación presencial. «Esperamos que seamos como el resto de Europa. Más del 80% de los países tienen la obligación de hacer formación teórica obligatoria. La formación online no garantiza el correcto aprendizaje para este tipo de cosas».

## Esto es lo que costará el carné de conducir de conducir con la reforma de la DGT

original



Trucos para aprobar el examen de conducir paso a paso

La **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** decidirá en los próximos días si acepta la propuesta de la **DGT** de incluir 8 horas de clases teóricas presenciales como requisito para sacarse el permiso de conducir. La medida, incluida en un Real Decreto, supondría cambiar el Reglamento General de Conductores y ha generado una pregunta entre los usuarios: ¿cuánto costaría sacarse el permiso conducir con el cambio?

Según datos de la OCU, el permiso de conducir en España cuesta una media de **665 euros**, aunque la cifra varía considerablemente dependiendo de la localidad, la autoescuela y las horas de clase. La provincia más cara es La Coruña, 306 euros, y la más barata Gerona, 1.205 euros.

Desde la **Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)** calculan que la medida de Tráfico se traduciría en un encarecimiento potencial de **450 euros** por alumno. La cifra se explica por los desplazamientos que tendrían que realizar los usuarios que viven en las zonas donde no hay autoescuelas.

En concreto, el 80% de los municipios no cuenta con una autoescuela, lo que significa que 5,6 millones de habitantes podrían verse afectados por esta medida. Extremadura, Aragón y Castilla-La Mancha serían las comunidades más afectadas debido a la menor densidad de población.

La Plataforma habla de “grave perjuicio económico a los habitantes de las regiones más rurales y despobladas, pudiendo llegar a costar **27 millones de euros** a los españoles”.

Desde la **Confederación Nacional de Autoescuelas** niegan que las 8 horas de formación se traduzcan en un encarecimiento de los precios. “El carné de conducir no se va a encarecer. Es una mentira. Las clases estarán incluidas en la matrícula”, ha dicho a **OKDIARIO** el presidente de CNAE, Jose Miguel Báez.

### Lo tradicional frente a lo digital

La brecha las autoescuelas tradicionales y las llamadas escuelas digitales ha crecido aún más a cuenta de la propuesta de la DGT. Miguel González Gallarza, CEO de Obikar y portavoz de PAD, Plataforma de Autoescuelas Digitales, ha dicho a **OKDIARIO** que la medida “es anticompetitiva y desproporcionada. Además, reduce la competencia en el sector y perjudica a

los actores digitales". Teme que la medida les saque del mercado.

Sin embargo, Jose Miguel Báez, el presidente de la CNAE se ha mostrado totalmente a favor de incluir la formación presencial. "Esperamos que seamos como el resto de Europa. Más del 80% de los países tienen la obligación de hacer formación teórica obligatoria. La formación online no garantiza el correcto aprendizaje para este tipo de cosas".

## Foro sobre sistemas de ayuda a la conducción

original

La Dirección General de Tráfico ya permite que los vehículos de los exámenes prácticos de conducir dispongan de dispositivos ADAS de ayuda a la conducción (cámara de marcha atrás, ayuda de salida en pendiente...). Por ello, el hotel Palacio de Arenales acoge hoy una jornada sobre dichas ayudas organizada por la Fundación CNAE y la Asociación Provincial de Autoescuelas.





FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

## «Los jóvenes vienen a las autoescuela a ‘sacarse’ el carné, no a aprender a conducir». (López Marín, Vicepresidente CNAE)

24 octubre 2019  5  0

Facebook



Twitter



Pinterest



Email

Últimas noticias

### «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

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,

Grande-Marlaska encarga a la DGT la Estrategia de seguridad vial 2021-2030 para reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves

M<sup>a</sup> José Aparicio (DGT): Clases obligatorias teóricas y prácticas para concienciar a los alumnos sobre factores de riesgo

«Los jóvenes vienen a las autoescuela a ‘sacarse’ el carné, no a aprender a conducir». (López Marín, Vicepresidente CNAE)

AceX presenta los resultados de la campaña ‘En la carretera no estás solo’

El equipo de investigación de accidentes de Volvo Trucks cumple 50 años

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 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 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.

Fuente: [La Opinión](#)

Me gusta 0



[Artículo anterior](#)

**Acex presenta los resultados de la campaña 'En la carretera no estás solo'**

[Artículo siguiente](#)

**M<sup>a</sup> José Aparicio (DGT): Clases obligatorias teóricas y prácticas para concienciar a los alumnos sobre factores de riesgo**

 [Volver al índice](#)

### Dejar una respuesta

Comentar:

Nombre:\*

Correo electrónico:\*

Sitio web:

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

**Publicar comentario**



INFOVIAL es un medio de divulgación y difusión con el objetivo de informar, formar, analizar, comentar, entretener y aconsejar en materia de Seguridad Vial y Movilidad.



### NEWSLETTER

Introduce tu e-mail

**Quiero suscribirme**

### PÁGINAS

[Aviso Legal](#)

[Contacto](#)

[Política de cookies](#)

[Política de privacidad](#)

[Quienes Somos](#)

Utilizamos cookies para asegurar que damos la mejor experiencia al usuario en nuestra web. Si sigues utilizando este sitio asumiremos que estás de acuerdo. [Vale](#)

[Más información](#)

## Competencia decantará si la DGT puede obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné

original

MADRID, 24 (SERVIMEDIA)

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ultima un informe que decantará si la Dirección General de Tráfico (DGT) puede obligar a que los aspirantes a obtener el carné de conducir tengan obligatoriamente que ir ocho horas a clase en una autoescuela para evitar que se limiten a hacer test en casa o mediante cursos 'online'.

Fuentes de la CNMC aseguraron este jueves a Servimedia que este órgano supervisor no aprobará mañana ese informe, como se ha publicado.

Actualmente, en España no es obligatorio recibir formación presencial en una autoescuela antes de presentarse al examen teórico, pero sí resulta necesario recibir clases de un profesor antes de acudir al examen práctico.

La DGT ha trabajado durante meses en un real decreto que reformaría el Reglamento General de Conductores que ya está en el Ministerio del Interior y que este lunes se presentó en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Tanto el ministro del Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska, como el director general de Tráfico, Pere Navarro, han manifestado públicamente la conveniencia de que los aspirantes a conductores vayan a clase en una autoescuela con ocho horas obligatorias de formación en seguridad vial.

De hecho, Navarro ha calificado esta iniciativa como "la gran apuesta de la DGT en formación" y deseó que vea la luz el próximo año, puesto que para ello es necesario que el Gobierno deje de estar en funciones. El adelanto electoral del pasado mes de mayo frustró este deseo de Tráfico.

### OBLIGATORIO EN 25 PAÍSES EUROPEOS

De hecho, desde la DGT defienden que la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 señala entre sus objetivos "promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción".

Además, indican que ir presencialmente a la autoescuela es obligatorio en 25 países europeos y que casi el 87% de los conductores españoles está de acuerdo con ello, según un estudio del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia.

Esta apuesta cuenta con el apoyo de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) porque entiende que la interacción entre alumno y profesor previene de los riesgos al volante, especialmente entre los más jóvenes.

Sin embargo, la intención de la DGT de obligar a ir a clase generó el pasado mes de febrero el nacimiento de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD), representadas por Dribo, MiCarnet, Miteórico, Obikar, PracticaTest y Súper Express, que defienden la educación vial online y un modelo de enseñanza basado en la innovación y en las nuevas tecnologías.

El presidente de la PAD, Miguel González-Gallarza, indicó a Servimedia que esta plataforma acudió al Departamento de Promoción de la Competencia de la CNMC para “informar” de que el real decreto elaborado por la DGT podría “vulnerar la competencia” en el sentido de que favorece al sector tradicional de autoescuelas.

La decisión de la CNMC no es vinculante y el Consejo de Ministros podría aprobar el real decreto, pero González-Gallarza recalcó que ello supondría que el Gobierno “se saltaría los principios de la libre competencia para favorecer al sector tradicional”.

Sin embargo, fuentes de la DGT aseguraron a Servimedia que si Competencia emite una decisión negativa sobre el real decreto, desde el Ministerio del Interior no se llevaría la norma al Consejo de Ministros.

El desencuentro entre la DGT y las principales autoescuelas digitales también llega al terreno económico, porque la PAD asegura que sacarse el carné de conducir costaría 450 euros más caro si se implanta la formación teórica presencial obligatoria de ocho horas, pero que han desmentido tanto Tráfico como la CNAE.

## ¿QUÉ QUIERE LA DGT?

El real decreto de la DGT plantea una revisión del actual sistema formativo, tanto en la formación del conductor como en los exámenes para obtener el carné de conducir. “La evidencia nos muestra que en la accidentalidad intervienen más las actitudes que el propio desconocimiento de las normas”, recalca el texto, al que tuvo acceso Servimedia.

Por ello, la DGT apuesta por una formación teórica presencial obligatoria de ocho horas para examinarse de la prueba teórica común, en las que habrá testimonios de víctimas de accidentes de tráfico, bien de forma presencial o por medios audiovisuales.

Las materias obligadas versarían sobre los accidentes de tráfico, los grupos de riesgo al volante (en especial, los jóvenes), los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), los factores de riesgo (velocidad, alcohol, drogas y fármacos), las distracciones al volante (como el uso del móvil), la utilización de elementos de seguridad (casco, cinturón y sillita infantil) y el respeto a las normas de circulación.

Además, para realizar el examen teórico específico (obligatorio para todos los permisos salvo el A, que faculta a conducir cualquier moto o triciclo, y el B, necesario para conducir coches) también se necesitan horas presenciales, concretamente seis para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motos de distinta cilindrada) y dos en el resto de permisos. Los futuros conductores recibirían formación sobre los factores de riesgo asociados a cada tipo de vehículo.

Habrán excepciones para la formación presencial obligatoria: quienes soliciten el permiso de la clase C y tengan el C1, quieran el de la clase D y tengan el D1, y necesiten el de la clase C1+E, C+E, D1+E o D+E y tengan alguno de esta relación.

El real decreto recoge por primera vez que las preguntas del examen teórico, tanto común como específico, podrán estar precedidas por la visualización de vídeos sobre situaciones del tráfico antes de que el aspirante conteste. Tráfico rebajará del 20 al 10% la cantidad de errores en las preguntas para otorgar la calificación de apto en el examen teórico.

## CONDUCTORES PROFESIONALES

Por otro lado, la modificación del Reglamento General de Conductores incorporaría al ordenamiento jurídico español una directiva de la UE para rebajar de 21 a 18 años la edad mínima para obtener los permisos de las clases C, C+E, D1, D1+E, D y D+E tras recibir la formación correspondiente al Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

Con ello, la DGT atiende la petición del sector de la logística y el transporte para cubrir puestos de trabajo de conductores profesionales que se pongan al volante de un camión o de un autobús.

Además, Tráfico permitirá que con el permiso B se puedan conducir vehículos ecológicos de hasta 4.250 kilos de masa máxima autorizada, siempre que el conductor posea una antigüedad mínima de dos años con ese carné.



### Compromiso con la seguridad vial

## Al volante, el móvil puede esperar

La Fundación Abertis, la Dirección General de Tráfico, Movistar y Yelmo Cines lanzan la campaña #PuedoEsperar para alertar sobre el riesgo de usar el móvil al volante. Según datos de la DGT, casi una tercera parte de los siniestros graves y mortales se producen por una distracción, siendo el empleo del smartphone la primera de ellas. Los accidentes en los que el manejo indebido del teléfono está presente se llevan casi tantas vidas como las que un conductor que está ebrio.

## Trabajo exige a Sanidad que los médicos no conduzcan

### R.V.-Valencia

La Inspección de Trabajo ha enviado una propuesta de requerimiento a la Conselleria de Sanidad en relación al transporte sanitario a domicilio tras la denuncia presentada por el Sindicato Médico de la Comunidad Valenciana (CESMCV), tras las cartas que estaban recibiendo los médicos en las que se les ordenaba que condujeran los vehículos puestos a disposición por el departamento para atender las visitas de urgencia, según informaron ayer desde el sindicato médico.

A juicio de los representantes médicos desde el punto de vista de la salud laboral resulta del todo incompatible la situación de ejercer la función asignada como personal sanitario de atención continuada con la de conducir vehículos de forma permanente durante el desempeño de su trabajo en su jornada laboral habitual.

### Csif se suma a la protesta

El sindicato Csif también ha denunciado la situación ante la Mesa Sectorial de Seguridad y Salud de Conselleria de Sanitat, y coincide totalmente con los planteamientos anteriormente señalados.

El sindicato, subraya que los factores de riesgo que van a asumir tanto médico como enfermero de Atención Continuada no son inherentes a su puesto de trabajo y que existiría una carga de estrés y fatiga añadida.

También advierte que dichos profesionales no han sido formados como conductores, y el colectivo no se ha sometido a una vigilancia de la salud específica para poder conducir vehículos. Hace hincapié en que la DGT aconseja no mantener jornadas prolongadas sin dormir con el fin de evitar accidentes, y la jornada en los PAC oscila entre las 16 y las 24 horas de forma habitual.

Csif anunció que prepara acciones judiciales en el caso de que la Conselleria no dote a los vehículos para atender las visitas de urgencia de un conductor profesional.

# 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.

## ¿Serán obligatorias las clases presenciales teóricas para sacarse el carné?

Redacción • original

### El director general de Tráfico ha detallado que la CNMC tiene previsto reunirse este viernes para decidir sobre este asunto

A finales del año pasado, la Dirección General de Tráfico (DGT) presentó un borrador del Real Decreto para modificar el Reglamento General de Conductores (tommaso79 / Getty Images/iStockphoto)

A finales del año pasado, la Dirección General de Tráfico (DGT) presentó un borrador del Real Decreto para **modificar el Reglamento General de Conductores**, en el que se contemplaba, entre otras cosas, cambios en el sistema de formación vial y de exámenes, tanto teóricos como prácticos.

Una de las propuestas más polémicas era la de obligar a los aspirantes al carné de conducir a **recibir 8 horas de clases teóricas presenciales**. Lo que significa que ya no sería posible presentarse al examen escrito con una preparación exclusiva por cuenta propia u online. Ahora, el director general de Tráfico (DGT), Pere Navarro, avanza que será la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** la que decidirá si es viable la propuesta de Tráfico.

Aunque se tenía previsto que la reforma entrara en vigor el 1 de julio de 2019, Navarro ha señalado en declaraciones a Europa Press que esta medida (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. El director general de Tráfico ha detallado que la CNMC tiene previsto reunirse **este viernes** para decidir sobre este asunto.

Una de las propuestas más polémicas era la de obligar a los aspirantes al carné de conducir a recibir 8 horas de clases teóricas presenciales (AlexRaths / Getty Images/iStockphoto)

Una situación que se explica a través de la oposición y las quejas de las **autoescuelas digitales**. La Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD), que no veía con buenos ojos la iniciativa, fue la responsable de trasladar 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 carné 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.

#### Clases teóricas obligatorias

Este curso obligatorio versará sobre los colectivos vulnerables (ciclistas, motoristas y peatones), los factores de riesgo (velocidad, alcohol, drogas), distracciones al volante (utilización del teléfono móvil), uso de sistemas de seguridad (casco, cinturón, sillita de retención infantil) y normas de circulación.

La Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) trasladó el borrador de la medida a la CNMC para que el organismo valorara la propuesta (David Airob)

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 siniestros 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”.

Asimismo, otra modificación que recoge el texto --en consulta pública-- guarda relación con la calificación de las pruebas teóricas. Así, el tiempo para hacer el examen podría ampliarse al incluirse la posibilidad de incluir vídeos que acompañen a las preguntas y los errores cometidos no podrán exceder el 10% del total de preguntas formuladas. Actualmente este porcentaje es del 20%.

Por su parte, 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 DGT quiere prohibir que los patinetes eléctricos aparquen en las aceras

Noelia López • [original](#)

La DGT está dispuesta a sacrificar plazas de aparcamiento hasta ahora destinadas a los coches para crear zonas exclusivas para patinetes y otros Vehículos de Movilidad Personal

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) han llegado para quedarse. Los ciudadanos admiten que sean ya una parte más de la ciudad, pero no que tengan que sortearlos cuando caminan, algo que, en ocasiones, puede resultar muy peligroso. Es por eso que **la DGT quiere prohibir que los patinetes eléctricos aparquen en las aceras**.

Las normas de uso de las compañías de alquiler de patinetes establecen, como regla general: llevar casco, **respetar las normas de tráfico y de seguridad vial**, no circular por la acera y aparcar solo en zonas autorizadas y nunca bloqueando salidas. Ahora bien, no imponen castigo si un usuario deja el patinete estacionado en la acera aun suponiendo un obstáculo para la circulación.

### Menos plazas para coches y más para patinetes

Hace unos días, el director general de Tráfico, Pere Navarro acudió a la presentación de la **campaña "Por aquí no puedo, por aquí no paso"** puesta en marcha por la Asociación de Personas con Lesión Medular y otras Discapacidades Físicas (ASPAYM). Anunció que la DGT tiene ya preparada una normativa sobre el uso de patinetes eléctricos que, entre otras medidas, prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en las aceras.

La DGT está dispuesta a *sacrificar* plazas de aparcamiento hasta ahora destinadas a los coches para crear zonas exclusivas para patinetes y otros Vehículos de Movilidad Personal.

En otra campaña promovida por Tráfico y la asociación de lesionados medulares [AESLEME](#), la DGT pide "circular con cabeza y aparcar con corazón" y lanza este vídeo con consejos para usar los patinetes correctamente:

### Ni aparcar, ni circular

A falta de una legislación nacional, las normas de uso de los patinetes eléctricos varían de una ciudad a otra. Incluso es posible encontrar diferentes legislaciones municipales dentro de una misma localidad. En Madrid, por ejemplo, la norma que se aplica a los patinetes eléctricos está recogida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Establece que la circulación con patinetes eléctricos por las aceras está totalmente prohibida, "incluso yendo despacio". "La única excepción son las 'aceras bici', es decir, aquellas aceras que tienen un carril bici integrado, sin salirse de ese carril bici y a velocidad moderada", indica la Ordenanza.

### ¿Dónde se aparca un patinete eléctrico?

Volvemos a la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid para dar respuesta. Esta dice que los patinetes ya sean de propiedad privada o de uso público se deben estacionar en:

- plazas habilitadas para motos
- huecos de los aparcabicicletas
- en caso de que no hubiera ninguna de estas dos opciones, no hay problema en dejar un patinete en

plaza de aparcamiento de coches (si es zona SER no hay que pagar).  
 La norma de Madrid dice también como hay que colocar los patinetes que se dejan aparcados en una plaza de coche:

- en forma oblicua a la línea de acera
- ocupando un máximo de 2 metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada

En Madrid sí se permite aparcar un patinete eléctrico en el acera, pero con condiciones:

- solo cuando sea imposible estacionarlo en una plaza de motos, aparcabicis o parking de coches
- en zonas que no hayan sido declaradas como de 'especial protección para el peatón'
- de aparcar en aceras estas deben ser amplias ya habrá que dejar el patinete junto al bordillo en una única línea (en paralelo al bordillo en aceras de menos de 6 metros de ancho, y en semibatería o ángulo si son más anchas), y respetando un ancho libre de paso de tres metros y dos metros de distancia a los pavimentos tacto-visuales que haya en el suelo (para facilitar el tránsito de peatones con deficiencias importantes de visión)
- tampoco está permitido en las zonas peatonales destinadas a paradas de transporte público o de taxi, en las reservas para personas con movilidad reducida o sobre las tapas de registro o de servicio



## La DGT rechaza la posibilidad de cursar de forma 'online' las clases de sensibilización

original



La DGT exigirá que las clases de concienciación sean presenciales y no 'online'

1. [Juan Ferrari](#)

7/10/2019 - 17:56

La DGT ha informado a *Ecomotor* que no está previsto que las ocho horas de clases presenciales de sensibilización y concienciación que quiere incluir como parte de la formación de los aspirantes a obtener el carnet de conducir puedan realizarse de forma *online*, tal y como informó a este periódico la Plataforma de las Autoescuelas Digitales (PAD) y así se publicó el pasado 4 de octubre.

La PAD contó a *Ecomotor* que habían mantenido recientemente una reunión con el director general de Tráfico, Pere Navarro, en la que se está se había mostrado abierto a que esas horas se pudiesen realizar por Internet.

Desde Tráfico matizan, además, que no se ha pedido a la Plataforma de las Autoescuelas Digitales "ningún curso online piloto para analizarlo como alternativa a las clases presenciales". La DGT aclara que "es verdad que las normas de tráfico pueden perfectamente aprenderse online, pero la concienciación o sensibilización o las razones para no cumplir las normas entendemos que deben darse de forma presencial".

En este sentido, el departamento que dirige Pere Navarro recuerda que la estrategia de Seguridad Vial 2011-20 recoge el compromiso del Gobierno para promover la formación presencial y que existe una proposición No de Ley del Partido Popular, presentada el 26 de septiembre de 2018, instando al Gobierno a implementar las clases presenciales de sensibilización.

En esta misma línea, Tráfico insiste en que el Proyecto que regula las clases presenciales fue sometido al preceptivo proceso de consulta y participación de las 85 asociaciones y entidades del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, sin ningún informe de oposición o rechazo.

La DGT remarca que las clases presenciales de concienciación o sensibilización las impartirán los profesores de autoescuela que tienen las autoescuelas y en las aulas de estas

Respecto a un supuesto aumento del coste de la formación, tal y como argumentan desde la PAD, la DGT remarca que las clases presenciales de concienciación o sensibilización las

impartirán los profesores de autoescuela que tienen las autoescuelas y en las aulas de estas, "por lo que no hay inversiones especiales que justifiquen el aumento del precio para obtener el permiso de conducir".

En el plano internacional, desde la DGT aclaran a *Ecomotor* que de los 31 países europeos analizados, 21, es decir, el 71% tienen clases presenciales.

## Cuidado con las zonas inundables: cómo afecta la corriente a la estabilidad de tu coche

ABC MOTOR • [original](#)



DGT

Una nueva DANA está azotando el este del país, intensas lluvias que también se espera que se desplacen hacia País Vasco y el Cantábrico oriental. Así que si te pilla una lluvia de esta intensidad mientras conduces, la Guardia Civil recomienda mantener la [distancia de seguridad](#), reducir la velocidad y llevar siempre las luces encendidas. Eso sí, a través de su [cuenta oficial de Twitter](#) añade una advertencia más: «**por favor, no circules por zonas inundables**».

Y es que si sales con tu vehículo y llegas a un tramo inundado, **no intentes atravesarlo**: es preferible dar la vuelta y buscar un camino alternativo. Incluso aunque conozca la zona, el agua arrastrará muchos objetos y bajará turbia, y no podrás saber si ha socavado el fondo, haciéndolo más profundo. No obstante, a pesar de las precauciones, puedes verte dentro de tu vehículo, en medio de un cauce anegado, arrastrado por una corriente de agua. En esta situación, el conductor **pierde completamente el control** sobre el vehículo y todos los ocupantes del mismo pueden verse inmersos en una situación de peligro para sus vidas.

## Cómo afecta la corriente a la estabilidad de un vehículo

Un vehículo detenido en medio de un torrente de agua que baja a una velocidad de 1,8 m/s, se ve sometido a una serie de fuerzas que determinarán si es arrastrado, o no.

### Peso del vehículo.

Distingue por su tendencia a flotar y depende de la profundidad y de la altura de los bajos.



### Fuerza de la corriente.

Su presión sobre la superficie de contacto es proporcional al cuadrado de la velocidad.

### Fuerza de agarre.

Resulta de multiplicar el índice de adherencia (0,4) por el peso neto del automóvil, que no será arrastrado si es mayor que la fuerza de la corriente.

### Empuje vertical.

La tendencia a flotar es la principal fuerza que distingue el agarre y depende del volumen sumergido (principio de Arquímedes).

### Ejemplos

#### 1 Profundidad: 30 cm

Dimensiones turismo: 1,65 m de ancho, 4,20 m de largo y 25 cm de altura de los bajos.  
Peso neto: 1.184 kg (se le resta el empuje vertical).

Aquí el empuje vertical es superior a la fuerza de la corriente, por lo que el vehículo **no** será arrastrado.

Empuje vertical: 2.166 kg  
Fuerza de la corriente: 1.338 kg  
Resultado: La fuerza de agarre es superior a la de la corriente, por lo que el vehículo **no** será arrastrado.

Que hacer: Si el agua arrastra el vehículo, abandónelo; si no puede abrir la puerta, salga por la ventanilla del lado contrario a la corriente.

#### 2 Profundidad: 45 cm

Dimensiones turismo: 1,65 m de ancho, 4,20 m de largo y 25 cm de altura de los bajos.  
Peso neto: 1.184 kg.

Aquí el empuje vertical es inferior a la fuerza de la corriente, por lo que el vehículo **comenzará a ser arrastrado**.

Empuje vertical: 1.996 kg  
Fuerza de la corriente: 2.178 kg  
Resultado: La fuerza de la corriente es mayor que la de agarre y el vehículo **comenzará a ser arrastrado**.

#### 3 Profundidad: 75 cm

Dimensiones todo terreno: 1,80 m de ancho, 5,40 m de longitud y 45,7 cm de altura de los bajos.  
Peso neto: 648 kg.

Aquí el empuje vertical es inferior al peso del coche, por lo que **comenzará a flotar y será arrastrado**.

Empuje vertical: 2.916 kg  
Fuerza de la corriente: 2.916 kg  
Resultado: El peso del coche es inferior al empuje vertical, por lo que **comenzará a flotar y será arrastrado**.

Revista Tráfico y Seguridad Vial/Diarios

Varios factores, tal y como recoge la **Dirección General de Tráfico (DGT)**, **determinan que esto pueda ocurrir:**

- El peso del coche. Es el factor que más influye; por tanto, tenga en cuenta que la situación de estabilidad el vehículo puede cambiar mucho según salgan los pasajeros.
- La altura de los bajos del vehículo.
- La velocidad de la corriente de agua.
- La profundidad del cauce.
- La inclinación del terreno: a más pendiente, más velocidad de agua y menor adherencia, por lo tanto mas riesgo de ser arrastrado.

¿Qué ocurre a un vehículo en una inundación, cuando el nivel del agua comienza a subir? Con una altura de 20 cm. (el agua llegará a mitad de rueda aproximadamente -según el tipo de coche-), **costará mucho dirigir nuestro vehículo**, pues perdemos adherencia en las ruedas motrices. Si el agua sigue subiendo, a partir de 30 cm de altura -más de media rueda- seremos arrastrados dentro del vehículo sin poder controlarlo.

### En caso de que le arrastre la corriente...

Si te quedas en medio de una vía o un cauce anegados y sientes que el vehículo comienza a flotar y a ser arrastrado, intenta permanecer tranquilo, alertar a los servicios de emergencia (112) y salir del habitáculo inmediatamente como sea, por el lado del coche contra la corriente, para evitar ser arrollado por el vehículo. Además de actuar con calma, según cada caso:

1. Por la ventanilla: Siempre que sea posible, es mejor salir por la ventanilla y evitar el contacto con el agua. Si no puede bajarla, intente romperla haciendo palanca por el hueco de la ventana con un objeto largo y punzante, ya que romper el cristal a golpes es muy difícil. Una vez fuera del habitáculo, suba al techo (no al capó) para estar en lugar seguro.
2. Por la puerta: Si no es posible salir por la ventanilla, abra la puerta a favor de la corriente y salga. Con el coche parcialmente sumergido, solo podrá abrirla cuando se igualen las presiones interior y exterior. «La opción de abrir la puerta es para cuando no podemos salir por la ventana o el vehículo está sumergido y hemos de esperar a igualar presiones», explica **Juan José Porta**, instructor del Servicio de Formación del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid. Asimismo, recuete en caso de que quede atrapado dentro del vehículo,

en la parte superior del habitáculo dispondrá de una bolsa de aire para respirar.

3. Por el parabrisas: Los especialistas en rescates descartan esta opción para salir del habitáculo de un coche que se inunda. «Sacar el parabrisas delantero es muy muy difícil a no ser que esté deteriorado. Romper un vidrio desde el interior es muy difícil, ya que no hay distancia y hay que golpearlo en un lateral y no en el centro», afirma Porta. Además, hay un peligro añadido. Por el peso del motor, el coche puede quedar mirando hacia donde viene el agua: si quitamos ese cristal, existe el riesgo de que el habitáculo se inunde rápidamente y nos ahogemos.

#### **Permanezca en el techo**

Sobre el techo del coche, el punto más alto, estaremos mucho más seguros que en el agua. Y seremos más visibles y accesibles para los medios de rescate. Por último, en una situación extrema como esta, evite nadar en aguas con corriente –siempre que sea posible–: es peligroso, pues entraña un gran número de riesgos.

## Cuatro sillitas de coche suspenden el examen de seguridad del RACE

Redacción • [original](#)

### El segundo informe de 2019 ha analizado un total de 20 Sistemas de Retención Infantil

Cada año el RACE participa, junto con otros clubs automovilísticos europeos, en el análisis de seguridad de los Sistemas de Retención Infantil lanzados recientemente al mercado (RACE)

El RACE acaba de presentar los resultados del segundo -y último- **informe** del año sobre la **seguridad** que ofrecen los **Sistemas de Retención Infantil (SRI)** lanzados al mercado recientemente. En esta ocasión se han testado 20 modelos, que se suman a los 35 analizados en la primera oleada de pruebas de **2019**. Este estudio, que llevan a cabo conjuntamente diversos clubs europeos de automovilistas, quiere ser una guía de compra para los consumidores.

Desde este mismo año, los resultados se expresan en estrellas, siguiendo la estela de las prestigiosas pruebas de EuroNCAP. De este modo, los productos calificados con una estrella son los menos recomendables, mientras que aquellos distinguidos con cinco son los mejores. Esta valoración se otorga en las distintas **pruebas** a las que son sometidos y que analizan la seguridad ante impactos frontales y laterales, el manejo, la ergonomía, así como el contenido de sustancias peligrosas, la limpieza y la confección de cada uno de ellos. En función de los resultados, se establece una nota global para el producto, también en estrellas.

De los **veinte SRI evaluados**, 11 han logrado una calificación absoluta de cuatro estrellas; cinco han conseguido tres estrellas; y cuatro han recibido una única estrella. En estos últimos casos, el motivo del suspenso estriba en que todos presentan **sustancias perjudiciales** en los revestimientos textiles, que no se ajustan a las directivas europeas establecidas para juguetes.

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

Concretamente, los revestimientos textiles de los modelos Uppababy Mesa i-Size y 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. Por su parte, los de los productos Hauck iPro Baby y Hauck iPro Baby + iPro Base incluyen naftalina. El valor medido en ambos SRI está por encima del valor límite permitido.

El informe, cuyos resultados adjuntamos al final de este artículo, destaca el **excelente nivel de seguridad** del modelo BeSafe iZi Kid X3 i-Size (para niños de hasta 105 centímetros), que ha alcanzado la máxima puntuación en las pruebas de impacto lateral y frontal, siendo la silla mejor valorada desde 2015, año en el que se endurecieron los test de evaluación. En el otro lado de la balanza, encontramos de nuevo la sillita Hauck iPro Baby con iPro Base, que estuvo muy cerca de no pasar de una estrella en el apartado del impacto frontal, ya que, si bien logró retener el maniquí, vio cómo se soltaba, en parte, de su base Isofix.

Como hemos comentado anteriormente el test mide **cuatro parámetros** fundamentales para garantizar la seguridad de los SRI. Las pruebas de choque comprueban la protección que el modelo ofrece al menor en accidentes simulados. El examen de la facilidad de uso, permite determinar si el producto es sencillo e intuitivo de utilizar, lo que reduce el riesgo de errores en su instalación y manejo. El análisis de la ergonomía, valora si el niño se acomoda bien y relajado. Y, por último, se buscan posibles sustancias perjudiciales en los materiales utilizados en la fabricación de la sillita.

El primer informe de 2019 sobre la seguridad de los Sistemas de Retención Infantil para el coche analizó 35 productos de reciente lanzamiento (RACE)

Los SRI elegidos para su análisis comprenden productos de los cinco grupos de peso, es decir, desde el 0, 0+, I, II y III (según el Reglamento 44 de la CEPE), y a sillas infantiles homologadas conforme al Reglamento 129 de la CEPE ("i-Size"). Su selección ha respondido a criterios como que son productos nuevos lanzados al mercado desde el último ensayo; tienen gran importancia comercial; o han sido modificados desde el último ensayo. Todos ellos fueron adquiridos en establecimientos minoristas o de venta a distancia.

Los resultados obtenidos por los distintos modelos en los exámenes de seguridad sirven de **orientación a los consumidores**, quienes deben informarse de las distintas opciones que tienen a su disposición antes de adquirir el SRI más adecuado. Asimismo, es conveniente que vayan a la tienda con el vehículo y el niño para probar los productos. Es importante que la sillita se instale de forma estable y ajustada en el vehículo, especialmente en los más antiguos.

Los cinturones tienen que quedar lo más tensos posibles y sin arrugas para garantizar la retención del pequeño si se produce un accidente o frenazo. En el caso de los portabebés, hay que comprobar que la longitud del cinturón del vehículo es suficiente para abrochar con seguridad el asiento. Si es corta, puede ser necesario montar una base en el coche para fijar la sillita portabebés.

La **normativa** establece que todos los ocupantes de un vehículo deben llevar el cinturón abrochado, y los menores con una estatura inferior a los 136 centímetros tienen que viajar en su correspondiente SRI. A pesar de esta obligación, todavía son numerosas personas que infringen el reglamento.

Sin ir más lejos, del pasado 30 de septiembre al 6 de octubre, la Dirección General de Tráfico (DGT) mantuvo activa una campaña especial de control de estos sistemas de retención. En esa semana detectó a 232 niños que viajaban sin su sillita o elevador. La no utilización de los cinturones de seguridad y otros SRI no solo conlleva una sanción económica, sino que también supone la retirada de 3 puntos del carnet de conducir.

[Tabla comparativa de los 20 Sistemas de Retención Infantil evaluados por ADAC en el segundo test del 2019 \(RACE\)](#)

## Autoescuelas digitales reclaman poder formar y sensibilizar en seguridad vial

Redacción • [original](#)

Madrid, 24 oct (EFE).- La Plataforma de Autoescuelas Digitales ha reivindicado el modelo on line para formar y sensibilizar en seguridad al volante y ha alertado de que el futuro de la digitalización de la educación vial depende de la decisión que adopte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

La gran apuesta de la Dirección General de Tráfico (DGT) para la formación de los conductores, las ocho horas teóricas obligatorias presenciales para sacarse el carné de conducir, está a la espera de la decisión de la CNMC, que se reúne este viernes.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, anunció el miércoles que espera que el año próximo se puedan implementar estas ocho horas y explicó que se centrarán en la concienciación de las buenas prácticas al volante, "al por qué y el para qué de cumplir las normas", no para enseñar el código de la circulación ni le señales, "pues esto se puede aprender on line", dijo.

La Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) ha emitido un comunicado "ante la decisión de la CNMC de si la DGT puede seguir con su propuesta de obligar a los futuros conductores a recibir ocho horas de formación presencial para acceder al examen teórico".

La PAD recuerda que "el presidente de la CNMC, José María Martín Quemada, ha mostrado en distintas ocasiones su rechazo a prohibir modelos de negocio que apuestan por la digitalización y que las iniciativas empeñadas en frenar estas nuevas formas de negocio están orientadas solo a ganar algo de tiempo".

Añade que un informe que ha realizado en colaboración con la Fundación Alternativas resalta que "lo importante de una formación son los contenidos y el programa educativo, no el canal o formato, ya que está demostrado que la educación on line produce los mismos o incluso mejores resultados que la formación presencial tanto en conocimientos como en actitudes, valores y comportamientos".

Destaca que se trata de un estudio elaborado por Lorenzo García Aretio, catedrático emérito de la Facultad de Educación de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y director de la Cátedra UNESCO de Educación a Distancia.

La PAD agrega que "según el último informe anual de seguridad vial realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), seis de los siete países europeos con menos siniestralidad vial, entre ellos España, tienen sistemas de formación vial completamente libres para acceder al examen teórico".

Apostilla que "los países que mantienen clases obligatorias dependen de normativas antiguas que no han sido revisadas ni adaptadas pero ninguno ha impuesto recientemente la obligatoriedad presencial y España sería el único en hacerlo".

"Estamos totalmente de acuerdo en que la formación sea reglada y obligatoria pero exigir una asistencia presencial al alumno coarta su libertad para elegir dónde y cómo se quiere estudiar y erosiona la libre competencia así como el esfuerzo económico y personal que han realizado muchas pequeñas autoescuelas por digitalizarse", indica el portavoz de la PAD, Miguel González-Gallarza. EFE

## La DGT dejará conducir sin llevar el carnet

original



Imagen de la app MiDGT. / DGT

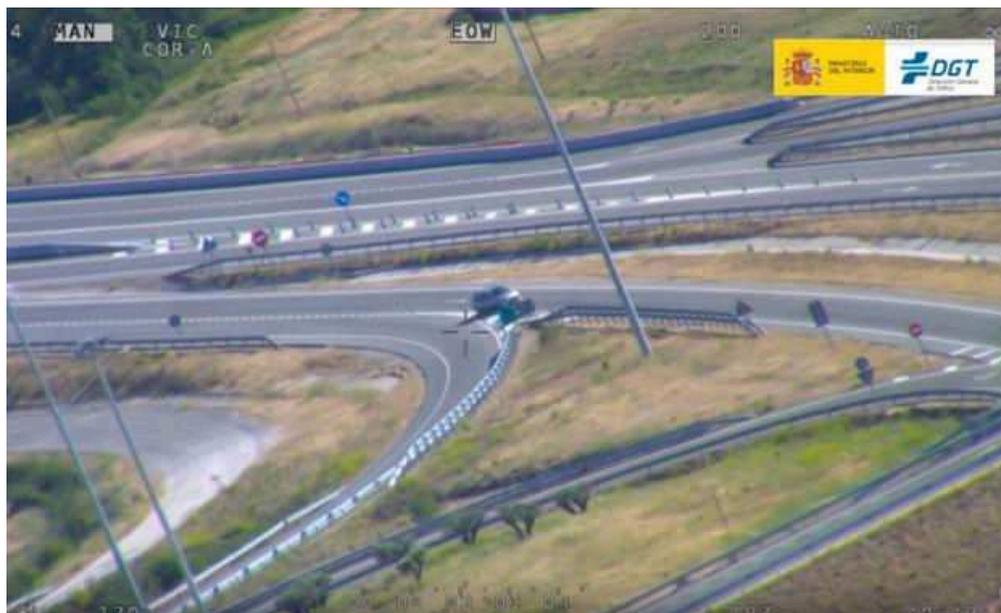
Pronto será legal **conducir en España sin llevar encima el carnet** de conducir. La [Dirección General de Tráfico](#) ultima los preparativos de [MiDGT](#), una aplicación para el teléfono móvil con la que cualquier ciudadano podrá acceder a sus datos, recibir avisos y noticias de interés y realizar los principales trámites con la DGT.

[Los patinetes no son un juguete: puedes ir a la cárcel](#)

No llevar el carnet de conducir encima mientras se va al volante está considerado ahora como una falta leve y está penado con una multa de hasta 100 euros.

Según publicó la revista Tráfico y Seguridad Vial en su edición de julio, **el conductor podrá llevar en el móvil su permiso de conducción y la documentación de sus vehículos en formato digital y con plena validez**. Algo que simplificará mucho la vida -y ahorrará multas- a los despistados.

La DGT aún no ha desvelado cuando estará operativa la app MiDGT, aunque en su página web ya hay un apartado dedicado a la aplicación.



MiDGT permitirá a los usuarios disponer del carnet de conducir digitalizado en el móvil y el resto de la documentación obligatoria con total validez, conocer los puntos que tiene el conductor, pagar las multas, recibir avisos de la DGT y conocer el estado de las carreteras en tiempo real, entre otras posibilidades.

Previsiblemente, **la aplicación estará disponible para móviles con sistema operativo Android e IOS.**

***Vídeo: burradas al volante***

## Los 4 puntos extra del carné y otras medidas que la DGT está preparando para los motoristas

original



Kawasaki Z900rs Oferta Dm 18 Moto Antigua Motos

Los motoristas son una de las principales prioridades de la Dirección General de Tráfico y, por ende, algunas de las medidas que se van a llevar a cabo, y que están previstas para la reforma de la normativa prevista por la DGT, están destinadas precisamente a este colectivo, considerado junto con ciclistas, y peatones, vulnerable. Una de las medidas que más aha dado que hablar estos días ha sido la de obtener **4 puntos del carné por hacer cursos**, dirigidos a motoristas, y a la seguridad vial. Pero este no es el único plan de Tráfico. **¿Qué medidas tiene previstas la DGT para proteger a los motoristas?**

### Los motoristas, una prioridad de la DGT

El propio Pere Navarro, Director General de Tráfico, reconocía recientemente que "las motos no son un problema, son una realidad". **La DGT trabaja bajo la previsión de que el parque de motocicletas aumente significativamente en los próximos años.** Entre las razones de ese aumento, el hecho de que los coches pierdan terreno en las ciudades, ya sea por restricciones, y por un cambio de hábito de los conductores. También está contribuyendo al crecimiento del parque de motocicletas la proliferación de negocios de distribución de mercancía, véanse las aplicaciones que gestionan pedidos de compras, y alimentación, al hogar, o el avance de las ventas en negocios en internet.

Tráfico también ha mostrado su preocupación por la siniestralidad de los motociclistas. En 2014 fallecieron 287 motoristas, frente a los 408 que fallecieron en 2017.

Tráfico ha propuesto bonificar con cuatro puntos del carné a los motoristas que se presenten voluntariamente a cursos de seguridad vial y que el aspirante a obtener el carné acuda al examen práctico como una equipación completa, también con guantes, chaqueta, pantalones y botas

El Consejo Superior de Tráfico estableció un grupo de trabajo, Motocicletas y Seguridad Vial, que se está encargando de perfilar algunas medidas que deberían estar presentes en la próxima reforma de la normativa.

### La DGT propone 4 puntos extra del carné para motoristas

La DGT ya ha comenzado a promocionar los diferentes cursos de seguridad vial destinados a motoristas e impartidos por diferentes escuelas. El siguiente paso será ofrecer un incentivo a los motoristas, inédito hasta la fecha, el de obtener **4 puntos extra del carné de conducir por participar en este tipo de cursos.**

Esta no será la única medida que se llevará a cabo. Respecto al tema de la formación, Tráfico apuesta por la formación teórica presencial, y por incorporar en el examen práctico el empleo de un equipo de protección completo, que incluya casco homologado, por supuesto, guantes, chaqueta, pantalones y botas.

Está en el aire la obligatoriedad de usar elementos de protección adicionales al casco, como los guantes, así como que Tráfico permita el uso de intercomunicadores

## La DGT estudia más equipamiento obligatorio para los motoristas

**Al respecto del equipamiento del motorista**, Tráfico ha dejado caer en los últimos meses que podría obligarse a los motoristas a vestir algunos elementos de equipamiento obligatorios, como podrían ser los guantes. No obstante, esta medida, la del [uso obligatorio de guantes](#), aún está en el aire. Todo apunta a que muchos de los elementos que recomendaríamos para utilizar una moto quedarán únicamente en equipamiento recomendado por la DGT, y no obligatorio por ley.

Como os decíamos, resulta muy recomendable que el motorista se equipe, además de con un casco homologado, con guantes, chaqueta, pantalones, y botas. Es evidente que los motoristas más avanzados sí hacen uso de equipaciones completas y de calidad, pero el reto de la DGT, y de la seguridad vial en general, es que ese equipamiento se extienda al resto de motoristas, sobre todo a los que utilizan una motocicleta o un ciclomotor como herramienta de trabajo.

Entre otras medidas, también se espera que la DGT pueda autorizar sistemas de comunicación integrados en el casco, como los intercomunicadores. Actualmente, este tipo de dispositivos no es legal, como tampoco lo es utilizar auriculares o cascos mientras conducimos un coche. Pero sabemos que los agentes de Tráfico han sido bastantes flexibles en la aplicación de la norma, a la hora de sancionar a aquellos que utilicen este tipo de dispositivos.



Noticia



Noticia