

• Revista de Prensa •
Del 08/11/2019 al 11/11/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	10/11/2019	La Voz de Galicia	Llega el peor tiempo	Digital
2	10/11/2019	La Voz de Galicia On Motor, 35	LLEGA EL PEOR TIEMPO	Escrita
3	09/11/2019	La Voz de Galicia, 14	La Xunta ofrece su apoyo a la semana de la seguridad vial de Galicia	Escrita
4	09/11/2019	Diario Siglo XXI	A Coruña será la capital mundial de la formación vial del 19 al 25 de noviembre	Digital

SECTOR

5	11/11/2019	Ideal Almería, 40	Adra inicia una campaña sobre el estado de los vehículos, hoy	Escrita
6	10/11/2019	El Diario Vasco, 6-7	«Las autoescuelas deberían presentar solo a alumnos que puedan aprobar»	Escrita
7	10/11/2019	El Diario Vasco, 7	«Hay que considerar el patín eléctrico como un vehículo sujeto a normas de conducción»	Escrita
8	09/11/2019	El Mundo, 45	Italia obliga a llevar un clip antiolvido en las sillitas	Escrita
9	09/11/2019	La Razón Cataluña, 42	Barcelona instalará radares en las zonas limitadas a 30 kilómetros por hora	Escrita
10	10/11/2019	ABC	¿Cómo está regulado el uso de los patinetes eléctricos en las grandes ciudades en España?	Digital
11	10/11/2019	Ideal Digital	Los 5 cambios de ley que prepara la DGT para los conductores	Digital
12	10/11/2019	El Comercio Digital	Las novedades de la DGT para sacarse el carné de conducir	Digital
13	09/11/2019	La Vanguardia	Más radares para hacer respetar los límites de velocidad	Digital
14	08/11/2019	El Mundo	¿Cuáles son las infracciones de tráfico que suponen la pérdida de puntos del carné?	Digital
15	08/11/2019	Las Provincias	Aviso de la DGT sobre el carnet a miles de conductores	Digital
16	08/11/2019	diariodelautomovil.com	La formación presencial obligatoria para la obtención del permiso de conducir es una necesidad justificada	Digital

Llega el peor tiempo

original

José Manuel Pan

10/11/2019 05:00 h

No es lo mismo conducir con tiempo seco que con lluvia y con la calzada resbaladiza. Esa afirmación tan lógica no parece estar siempre demasiado clara. Álvaro Louro, experto en seguridad vial, tiene claro que con mal tiempo hay que aumentar las precauciones en la carretera y conducir de otra manera. «Hay gente que pone el control de velocidad y no lo toca aunque llueva o aunque haya menos visibilidad», lamenta Louro, quien cree que dentro de un coche muchos conductores pierden la sensación de peligro: «Solo la tienen en el momento en que surge un imprevisto y es necesario reaccionar. Entonces es cuando se dan cuenta de que la velocidad que llevaban no era la adecuada y que no pueden frenar a tiempo».

Son demasiados los accidentes que se producen por circular a una velocidad poco adecuada a las circunstancias de la carretera o a las condiciones meteorológicas. Es decir, hay muchos conductores que, como dice Louro, mantienen la misma velocidad independientemente de que llueva o de que el tiempo sea seco. Y nada es igual cuando la calzada está resbaladiza o cuando las condiciones meteorológicas reducen la visibilidad. En esos casos las condiciones cambian. Con el asfalto mojado el coche no responde de la misma forma y, por lo tanto, la distancia de frenado se incrementa en la misma proporción en la que disminuye el agarre de los neumáticos a la calzada en una curva o en el caso de una frenada brusca. Es muy necesario en esos casos contar con unos neumáticos que estén en buen estado, con una banda de rodadura que haga más difícil el temido y peligroso *aquaplaning*.

La otra consecuencia de la lluvia es la reducción de la visibilidad que el conductor tiene desde su asiento. En este punto es muy importante contar con unas escobillas en perfecto estado. El experto Álvaro Louro considera fundamental unos buenos limpiaparabrisas, y recuerda que requieren que se haga un mantenimiento que elimine la suciedad que puedan tener para realizar su función de la mejor manera posible.

Los próximos meses también son propicios para otras inclemencias meteorológicas que afectan muy directamente a la conducción, como la nieve, el granizo y el hielo. En los tres casos se trata de circunstancias muy poco recomendables para conducir, como advierten desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (Cnae). Recuerdan que conducir sobre nieve o sobre hielo supone riesgo elevado porque es muy difícil mantener la trayectoria del vehículo en la carretera, incluso a bajas velocidades. Es por eso que la Cnae aconseja que todas las acciones del conductor se realicen de manera progresiva y sin brusquedades. Tanto el volante como los frenos o el acelerador deben aplicarse siempre con suavidad para evitar que el vehículo pierda la adherencia al suelo.

Ante la posibilidad de que se produzcan nevadas, tanto el Gobierno central como la Xunta han activado sendos planes de vialidad invernal para las redes viarias de su titularidad. En el caso de las autovías y carreteras convencionales del Estado en Galicia, el Ministerio de Fomento acaba de presentar el dispositivo, que cuenta con 95 camiones quitanieves (64 convencionales y 31 esparcidores de salmuera). En los depósitos habilitados en la red viaria ya están almacenados 3.100.000 litros de salmuera y 20.400 toneladas de sal, que podrán incrementarse a medida que avance el invierno.



LLEGA EL PEOR TIEMPO

Lluvia, granizo y nieve. Es el escenario que nos espera en los próximos meses en la carretera, en los que además disminuye la visibilidad. Los expertos en seguridad vial recuerdan que los riesgos se multiplican con esas condiciones. No se puede conducir igual que con tiempo seco, advierten.

Por José Manuel Pan

«No es lo mismo conducir con tiempo seco que con lluvia y con la calzada resbaladiza. Esa afirmación tan lógica no parece estar siempre demasiado clara. Álvaro Louro, experto en seguridad vial, tiene claro que con mal tiempo hay que aumentar las precauciones en la carretera y conducir de otra manera. «Hay gente que pone el control de velocidad y no lo toca aunque llueva o aunque haya menos visibilidad», lamenta Louro, quien cree que dentro de un coche muchos conductores pierden la sensación de peligro: «Solo la tienen en el momento en que surge un imprevisto y es necesario reaccionar. Entonces es cuando se dan cuenta de que la velocidad que llevaban no era la adecuada y que no pueden frenar a tiempo».

Son demasiados los accidentes que se producen por circular a una velocidad poco adecuada a las circunstancias de la carretera o a las condiciones meteorológicas. Es decir, hay muchos conductores que, como dice Louro, mantienen la misma velocidad independientemente de que llueva o de que el tiempo sea seco. Y nada es igual cuando la calzada está resbaladiza o cuando las condiciones meteorológicas reducen la visibilidad. En esos casos las condiciones cambian. Con el asfalto mojado el coche no responde de la misma forma y, por lo tanto, la distancia de frenado se incrementa en la misma proporción en la que disminuye el agarre de los neumáticos a la calzada en una curva o en el caso de una frenada brusca. Es muy necesario en esos casos contar con unos neumáticos que estén en buen estado, con una banda de rodadura que haga más difícil el temido y peligroso aquaplaning.

La otra consecuencia de la lluvia es la reducción de la visibilidad que el conductor tiene desde su asiento. En este punto es muy importante contar con unas escobillas en perfecto estado. El experto Álvaro Louro considera fundamental unos buenos limpiaparabrisas, y recuerda que requieren que se haga un mantenimiento que elimine la suciedad que puedan tener para realizar su función de la mejor manera posible.

Los próximos meses también son propicios para otras inclemencias meteorológicas que afectan muy directamente a la conducción, como la nieve, el granizo y el hielo. En los tres casos se trata de circunstancias muy poco recomendables para conducir, como advierten desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (Cnae). Recuerdan que conducir sobre nieve o sobre hielo supone riesgo elevado porque es muy difícil mantener la trayectoria del vehículo en la carretera, incluso a bajas velocidades. Es por eso que la Cnae aconseja que todas las acciones del conductor se realicen de manera progresiva y sin brusquedades. Tanto el volante como los frenos o el acelerador deben aplicarse siempre con suavidad para evitar que el vehículo pierda la adherencia al suelo.

Muchos conductores ponen el control de velocidad y no lo tocan aunque llueva o no haya visibilidad

Ante la posibilidad de que se produzcan nevadas, tanto el Gobierno central como la Xunta han activado sendos planes de vialidad invernal para las redes viarias de su titularidad. En el caso de las autovías y carreteras convencionales del Estado en Galicia, el Ministerio de Fomento acaba de presentar el dispositivo, que cuenta con 95 camiones quitanieves (64 convencionales y 31 esparcidores de salmuera). En los depósitos habilitados en la red viaria ya están almacenados 3.100.000 litros de salmuera y 20.400 toneladas de sal, que podrán incrementarse a medida que avance el invierno.

Conducir con mal tiempo

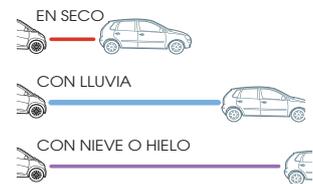
Ante la posibilidad de conducir bajo condiciones adversas como lluvia o incluso nieve o hielo, lo principal es mantener la calma, maniobrar con suavidad y no realizar movimientos bruscos

Exceso de lluvia, el temido «aquaplaning»

Situación de riesgo donde la película de agua depositada en la carretera puede hacer perder adherencia a los neumáticos, como si se flotara en el agua, con la consiguiente pérdida de control del vehículo

La excesiva velocidad o los neumáticos gastados son dos factores que puede hacer perder el control

Reducir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad



Uso moderado y suave del freno

Distancia de frenado a 50 km/h

EN SECO: 8 m

EN MOJADO: 16 m

CON NIEVE: 63 m

CON HIELO: 63 m

En mojado duplicamos la distancia de frenado necesaria para detener el coche. Moderar la velocidad y aumentar la distancia con el vehículo de delante es crucial

CON NIEVE

CON HIELO

0 m 10 20 30 40 50 60 70 80

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable

Con hielo la distancia de frenado puede ser hasta 10 veces mayor que con el pavimento seco. El vehículo puede llegar a ser incontrolable



Mayor suavidad con el volante



O.A.

La Xunta ofrece su apoyo a la semana de la seguridad vial de Galicia

REDACCIÓN / LA VOZ

La conselleira de Educación, Carmen Pomar, recibió ayer en su despacho al presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas, José Manuel López Marín, y al director de la Fundación CNAE, Javier Llamazares, a quienes les ha ofrecido el apoyo de su departamento a la semana internacional de seguridad vial que se celebrará a partir del próximo día 19 en A Coruña.

A Coruña será la capital mundial de la formación vial del 19 al 25 de noviembre

@DiarioSigloXXI • original

MADRID, 09 (SERVIMEDIA)

La localidad de A Coruña se convertirá del 19 al 25 de noviembre en la capital internacional de la formación vial porque en esas fechas se alternarán la 4ª Jornada de Educación Vial y ADAS (siglas en inglés de sistemas avanzados de ayuda a la conducción), el 12º Encuentro Iberoamericano de Centros de Formación y Seguridad Vial, y la 49ª Convención Internacional de Autoescuelas.

Durante esos días, se reunirán expertos en seguridad vial y movilidad sostenible, representantes de la Dirección General de Tráfico (DGT) y de la Fiscalía de Seguridad Vial, autoridades autonómicas y del ayuntamiento coruñés, y miembros de autoescuelas de España, Portugal y diversos países de Latinoamérica intercambiarán puntos de vista y debatirán sobre los principales asuntos que conciernen al sector.

Uno de los principales aspectos a tratar es la enseñanza presencial sobre factores de riesgo al volante. La DGT pretende obligar a los alumnos a que vayan ocho horas a clase en alguna autoescuela antes de someterse al examen práctico.

"Sin una buena preparación de los aspirantes a conductores no es posible el objetivo de la 'visión cero': la completa erradicación de los siniestros viales. Necesitamos un esfuerzo conjunto de las autoridades y de la sociedad civil para mejorar la formación vial en España; es ahora o nunca", afirmó en un comunicado el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Para el máximo responsable de la CNAE, España ha desplegado con buenos resultados todas las estrategias para reducir los accidentes de tráfico salvo en lo relativo a la formación.

"Pondré un ejemplo: Alemania y Estados Unidos son dos naciones prósperas, con un similar nivel de vida, excelentes carreteras, vehículos dotados de tecnologías punteras, etc. La tasa anual de fallecidos en un siniestro vial por cada millón de habitantes es de 40 en Alemania y de 140, en Estados Unidos. ¿A qué se debe esta abismal diferencia? En Alemania, el aprendizaje de la conducción está regulado y es obligatorio. En Estados Unidos no", explica.

Adra inicia una campaña sobre el estado de los vehículos, hoy

■ ■ **M. TORRES**

ADRA. La Policía Local de Adra inicia hoy una nueva campaña especial de tráfico. En esta ocasión, el Ayuntamiento se ha adscrito a la Campaña Especial de Vigilancia y Control de las Condiciones del Vehículo, impulsada por la Dirección General de Tráfico. Hasta el domingo, los agentes prestarán especial atención al «adecuado mantenimiento» de los elementos de seguridad de los vehículos. Dirección, frenos, suspensión y neumáticos, entre otros detalles, serán examinados de forma minuciosa para garantizar la seguridad.

«El mantenimiento adecuado de todos los elementos de seguridad del vehículo es una actividad totalmente imprescindible para combatir la siniestralidad», ha afirmado Patricia Berenguel, concejala de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Adra. «Desde el Consistorio, vamos a unirnos siempre a todas aquellas campañas que fomenten la buena praxis en la carretera, ya sea desde el punto de vista del conductor, como del peatón o ciclista, siempre en aras de conseguir reducir los índices de siniestralidad y mejorando la seguridad vial», ha añadido.

A su juicio, no sólo es necesario que los conductores tengan una buena educación vial, también es

imprescindible que los vehículos pasen sus revisiones rutinarias, prestando especial atención a elementos «tan vitales» como los neumáticos o el sistema de frenado del coche. «Invertir en mantenimiento del vehículo es invertir en seguridad», ha concluido.

La antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo al carecer éste de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados de su uso. La antigüedad media del parque de turismo ha aumentado en 1,6 años en el periodo 2011-2018. El riesgo de fallecer o resultar grave se multiplica por dos al comparar los accidentes ocurridos con vehículos de 10 a 15 años de antigüedad en relación con vehículos de menos de 5 años.

Según la DGT, un adecuado mantenimiento y puesta a punto de los principales elementos de seguridad del vehículo. Neumáticos, frenos, luces y señalización son imprescindibles para combatir la siniestralidad. El Ayuntamiento de Adra y la Dirección General de Tráfico trabajan de forma coordinada en distintas campañas especiales de vigilancia a lo largo de todo el año.

i Más información en:
<http://adra.ideal.es>



Alejandro Domínguez posa en su despacho en la Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa. :: usoz

«Las autoescuelas deberían presentar solo a alumnos que puedan aprobar»

Alejandro Domínguez Jefe provincial de Tráfico de Gipuzkoa

Entre otras causas, achaca el aumento de la lista de espera para el examen práctico al 50% de suspensos por «no ir preparados al examen»

:: PATRICIA RODRÍGUEZ

SAN SEBASTIÁN. Alejandro Domínguez le ha tocado capear «la tormenta perfecta» desde que llegó a la Jefatura Provincial de Tráfico de Gipuzkoa. Más de 4.000 personas están a la espera de poder sacarse el carné de conducir en el territorio mientras las oficinas se encuentran «saturadas por déficit de personal»,

admite su responsable, que confía en que para finales de febrero esa espera se reduzca de mes y medio a tres semanas o incluso dos.

– La lista de espera para sacarse el carné de conducir en Gipuzkoa crece como la espuma. ¿Cuáles son las principales causas de este ‘atasco’?

– Existen varios motivos fundamentales. Nos haría falta algún examinador más y también más personal de oficina. Además hay otros tres factores que han desencadenado esta situación, como el gran volumen de exámenes teóricos que hacemos, unos 400 a la semana, por lo que estamos alimentando continuamente la bolsa (los exámenes pen-

dientes de realizar). Otro factor sería la huelga de seis meses de los examinadores, cuyas consecuencias todavía seguimos arrastrando. Un elemento potenciado además porque desde la Jefatura seguimos durante ese periodo dando servicio al teórico (el funcionario puede dar cobertura al teórico pero no al práctico porque se requiere una determinada formación), hasta que la bolsa alcanzó un máximo histórico. Y por último, hay un dato a tener en cuenta y es que el porcentaje de aprobados ni siquiera llega al 50%, lo que significa que el que suspenso sigue en la bolsa. Este dato siempre ha sido una preocupación.

– Precisamente dicen desde las au-

toescuelas que el no tener un calendario de fechas para los exámenes está repercutiendo en la calidad de la enseñanza.

– Puede haber un poco de eso. En cualquier caso, si tú estás preparado para un examen y sabes más o menos que al mes te vas a examinar, con dar un par de clases antes de la fecha, tendría que ser suficiente. Lo ideal sería examinarse a la semana siguiente, pero tampoco creo que sea el principal detonante de ese porcentaje de suspensos.

– También ha mencionado la huelga, sin embargo ciudades como Pamplona consiguieron aliviar la lista de espera.

– Quizá no tenían falta de personal

examinador y de oficina, por lo que el margen para ir recuperando es mayor. Además la huelga en Gipuzkoa tuvo un seguimiento del 100%. Si a eso le sumas que hay déficit de personal... es la tormenta perfecta. No obstante, ahora empieza a bajar la bolsa. De 4.890 alumnos pendientes de examinar en septiembre estamos en 4.559 a fecha 1 de noviembre. Se empieza a trabajar mejor, porque hay menos demanda de teóricos y podemos hacer más exámenes, y se empieza a notar una bajada pero no al ritmo que les gustaría a las autoescuelas. Si todo va bien, a finales de febrero posiblemente estemos en dos o tres semanas de espera.

– ¿En Tráfico también existe la ‘temporada alta’?

– Los meses de verano son muy intensos, aumenta el número de exámenes teóricos hasta septiembre. Esto hace que octubre y noviembre sean meses complicados porque arrastras todo lo del verano.

– ¿Qué pasos se están dando para hacer frente a esta situación?

– Estamos pidiendo a Madrid que nos mande funcionarios y examinadores aunque sea en comisión de servicio, esto es, que traslade funcionarios procedentes de otras jefaturas de Tráfico y poder solventar este déficit. Con esta medida el ritmo de reducción de la bolsa sería más rápido. De momento tenemos confirmación de que van a incorporarse un funcionario y un examinador de Zaragoza de forma temporal. Otra de las medidas que se ha aprobado en octubre es un Plan nacional de Productividad, para que los funcionarios de la oficina puedan realizar horas extra remuneradas y examinadores puedan realizar pruebas fuera de su jornada laboral. Hemos hecho una estimación para que nos autoricen 200 pruebas extraordinarias y 500 horas extra para personal de oficina, para los meses de noviembre y diciembre.

– ¿Es una medida vinculante?

– Es voluntaria, pero al ser remunerada suele tener muy buena acogida. De hecho, de los 7 examinadores operativos de la plantilla (sin contar los dos que están de baja), cuatro están dispuestos a hacer horas extra. A 200 pruebas no creo que podamos llegar, es ambicioso y reducir la bolsa es muy complicado.

– ¿Por qué ha rechazado la propuesta de la Asociación de Autoescuelas de Gipuzkoa de traer un autobús de examinadores?

– Porque el problema no es tanto el déficit de examinadores sino de personal de oficina. Si no fuera así, quizá podríamos plantearlo. Ha habido momentos en los que los examinadores han querido hacer extras por la tarde y el departamento no llegaba para preparar el trabajo. Ahora para hacer un trámite en las oficinas, hay una lista de espera en torno a veinte días. De todas formas, la idea que planteó la asociación se acerca a la medida que hemos solicitado: traer a examinadores de otras provincias, aunque no tan de golpe como un autobús.

– ¿Admite que el periodo de espera de mes y medio es excesivo?

– Sí, es más elevado de lo que debe-

«Prevedemos que para febrero la lista de espera se reduzca a dos o tres semanas»

«Estamos pidiendo a Madrid que nos mande personal y examinadores en comisión de servicio»

«Entiendo a las autoescuelas, pero la administración no es una empresa privada»

ría ser, pero las autoescuelas cuentan un poco su película. Hay que tener en cuenta dos ideas importantes: si en algún momento no hay bolsa, no hay negocio. La otra cuestión es que, la asociación de autoescuelas no representa al 100% del colectivo. Al margen se encuentran las denominadas low cost, que representan al 30-40% del sector, y al haber más autoescuelas también a ellos se les complica su forma de funcionar. Yo jamás he tenido una queja de las 'low cost' respecto a los plazos de mes y medio para examinar a los alumnos. Es más, no quieren saber nada. Saben que hacemos lo que podemos y son comprensivos. Y voy a ir más allá, el alumno en la mayoría de los casos, tampoco tiene un problema de primer orden por sacarse el carné. No estamos hablando de que te vayan a operar.

– ¿Qué más achaca a las autoescuelas?

– Tendrían que hacer autocrítica y

presentar solo a los alumnos con opciones reales de aprobar, cosa que no está ocurriendo. Los están presentando fatal. Me cuentan examinadores de primera mano que hay alumnos que van al examen por ir. Hay un porcentaje en torno al 15% de alumnos que la autoescuela podría frenar. El examen no forma parte del aprendizaje.

– **Dibuje el escenario ideal.**

– Puestos a pedir, con cuatro examinadores más y otros cuatro funcionarios en el departamento de exámenes iríamos más rápido.

– **¿Los ha pedido?**

– Evidentemente, pero entiendo que están intentando hacer un esfuerzo. Mi trabajo aquí como responsable de la provincia es que quede bien claro el problema que tenemos aquí. En Madrid son conscientes de que hay varias jefaturas en España que necesitan más personal, como Madrid, Barcelona o Lleida, pero no es fácil, al final hay prioridades. También hacen falta más hospitales, más policías...

– **¿Comprende el hartazgo de las autoescuelas?**

– Sí, es verdad que la administración es lenta, pero ellos piden más personal, como si fuera una empresa privada con mucho dinero. La administración no funciona así. Un examinador también tiene que pasar unos exámenes, una oferta de empleo público, también tiene que haber una partida presupuestaria... Entiendo que ellos tienen un negocio que en parte depende de los exámenes que hagan, pero nos pasa a todos. A mí, como ciudadano, también me gustaría que el tren de Madrid a Donostia tardara tres horas. Creo que se adaptan poco a la situación. El problema está diagnosticado y se están tomando medidas al respecto.

«Hay que considerar el patín eléctrico como un vehículo sujeto a normas de conducción»

La DGT estudia cambiar la ley para retirar hasta 5 o 6 puntos por el uso del móvil al volante, la mayor infracción tras el exceso de velocidad

■ P. R.

SAN SEBASTIÁN. Domínguez detalla los principales frentes a los que dedica sus mayores esfuerzos como director de la Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa.

– **Llegó de Madrid hace dos años y medio. ¿Cuáles son los principales retos de la Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa a día de hoy?**

– Intentamos mejorar la atención al ciudadano, reducir los plazos de atención de cita previa, reducir la bolsa de exámenes y pelear con Madrid para que saque una oferta de empleo público e intentar de esa forma traer más personal a la Jefatura.

– **¿Ve que hay voluntad?**

– Sí y se van tomando medidas. Lo que propondría quizá es que los funcionarios acaben en lugares donde más los necesiten. También sería partidario de ofrecer ayudas sobre todo en un sitio como Gipuzkoa, donde el precio de la vivienda es

muy elevado y lograr hacer efecto llamada para que les sea más fácil venir a esta provincia, porque salvo el que es de aquí, el que viene de fuera se encuentra con alquileres muy caros y un estilo de vida que quizá no se pueda permitir.

– **Al margen del conflicto con las autoescuelas, ¿tiene otros frentes abiertos? El pasado octubre el colectivo de motoristas salió a la calle para protestar por el mal estado de las carreteras.**

– Entiendo que se movilizan porque todas estas deficiencias les afectan más que a un turismo. Son un colectivo vulnerable, por lo que están más expuestos en cualquier tipo de accidente. Hay que incidir en la propia prudencia de los motoristas, también en un buen mantenimiento de las vías, en la formación de estos conductores, extremar la vigilancia y la precaución y cero tolerancia con el consumo de alcohol y drogas.

– **Sobre los patinetes eléctricos, a principios de 2019 se aprobó un reglamento de carácter transitorio hasta que la DGT apruebe las normas para este tipo de vehículos. ¿Podría adelantar las principales líneas que plantea?**

– Actualmente cada ayuntamiento

está regulando vía ordenanza municipal a este tipo de vehículos pero demandan de la DGT un paraguas normativo común. Ahora está en fase de elaboración una norma y como grandes líneas se tiene claro que el patín eléctrico hay que considerarlo como un vehículo sujeto a las normas de conducción, por lo que se prohíbe la conducción por las aceras. También se está estudiando la obligatoriedad de poner una edad mínima y del uso de casco e iluminación, así como la velocidad máxima, unos 25 a 30 kilómetros por hora.

– **Según datos de septiembre de este año, solo el 4% de los coches de Gipuzkoa que pueden ponerse la pegatina medioambiental la lleva. ¿Por qué?**

– Es verdad que se usan pocas porque ningún municipio de Gipuzkoa ha tomado medidas de restricción del tráfico conforme al etiquetado de los vehículos. De todas formas, todo lo que sea medidas como la tomada en Madrid tendrá un impacto en el consumidor. Si yo voy a poder entrar en el centro de San Sebastián solo con un determinado etiquetado me compraré un coche u otro. La flota de Gipuzkoa está en torno a los 11 años de media, un poco por debajo de la media nacional.

– **¿Cuáles son las infracciones que más se comenten al volante?**

– Detrás del exceso de velocidad, que registró 10.000 denuncias en 2018 en Gipuzkoa está el uso de móviles, con 2.359 denuncias, cifra que ha aumentado. Por ello, la DGT plantea un proyecto de modificación de ley para subir el número de puntos que se perderían, de 3 a 5 ó 6, además de 200 euros de sanción. Las denuncias por alcoholismo fueron 1.165 y por conducir sin cinturón, 787.

Italia obliga a llevar un clip 'antiolvido' en las sillitas

DENÍS IGLESIAS MADRID

Desde ayer, los conductores italianos están obligados a llevar un sistema en las sillitas infantiles que envía una alerta a los padres si se dejan a sus hijos en el coche. La omisión de este elemento conllevará multas de hasta 326 euros y la pérdida de cinco puntos del carné. El permiso por puntos empieza en este país con 20 y se puede llegar hasta los 30.

Italia subvencionará con 30 euros la compra de un aparato cuyo valor oscila entre los 50 y los 100 euros. El dispositivo puede venir integrado en la sillita o puede acoplarse al sistema de retención infantil. La medida se produce después de la muerte de Leonardo, un pequeño de dos años que murió el pasado 18 de septiembre en Catania encerrado en el coche después de que su padre se olvidara de llevarlo a la guardería. Un incidente similar al que se produjo en octubre del año pasado en el barrio madrileño de Sanchinarro, donde una niña de un año murió deshidratada tras otro olvido de su padre.

Según el Race, desde 2006 se han contabilizado 93 abandonos, de los que 26 terminaron con el fallecimiento de los pequeños. La situación es peor en EEUU, donde la media es de 38 niños muertos cada año. Esto ha llevado a los legisladores del país norteamericano a presentar un proyecto de ley que también obligará a instalar esos sistemas. En Europa no se intuye aún una medida comunitaria, aunque el organismo de evaluación de seguridad EuroNCAP recompensará a aquellos fabricantes que instalen estos sistemas.

Por lo general, éstos advierten a los padres de que se están dejando atrás a los pequeños en forma de vibraciones y sonidos. Por ejemplo, el Sensorsafe de Cybex está conectado al móvil y emite una alerta si los conductores se alejan del coche sin sus hijos a más de ocho metros.

VOLKSWAGEN. Su programa de FP Dual alcanza los 365 alumnos en 35 institutos de 11 comunidades. Su objetivo es ofrecer hasta 1.500 empleos en la red de concesionarios y servicios oficiales de la firma en un período de cinco años. / E.P.

DAIMLER. Suprimirá 1.100 puestos directivos en todo el mundo, que suponen hasta un 10% de los mandatarios de la compañía. El recorte llega tras los malos resultados financieros de la compañía alemana, que recortó un 54% su beneficio hasta septiembre. / E.P.

La Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento y el Racc se conjuran para mejorar la seguridad vial, y también mejorar la regulación de los patinetes eléctricos y los carriles bici

Barcelona instalará radares en las zonas limitadas a 30 kilómetros por hora

J. P./Agencias - Barcelona

La concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Rosa Alarcón, explicó ayer que el Consistorio instalará radares en las zonas limitadas a 30 kilómetros por hora, y detalló que ya se está trabajando en un nuevo tramo con radar en el túnel de la Rovira.

«Para el resto, estamos estudiando dónde y de qué forma instalaremos los nuevos radares que nos permitirán controlar mejor la velocidad», dijo en declaraciones a los periodistas durante el 25 Fòrum de Seguretat Vial.

En las calles principales de Barcelona, la velocidad está limitada a la máxima genérica en vía urbana de 50 kilómetros por hora, y las calles secundarias –la llamada «red no básica»– están limitadas a 30 kilómetros por hora, excepto un 10 por ciento de ellas.

Alarcón defendió que se puede ampliar la zona 30 a ese 10 por ciento restante de calles secundarias, «pero lo que es importante» es que se respete el límite de velocidad donde ya está establecido.

Dijo que la instalación de radares hace bajar el número de accidentes en el lugar, y añadió: «Barcelona se caracteriza por una gran disciplina en el aparcamiento, y con la velocidad debe pasar lo mismo».

También recordó que está en marcha la licitación de empresas de alquiler de bicis y motos eléctricas y que el consistorio trabaja en el código de buenas prácticas

Las claves

- El Consistorio anunció que ya se está trabajando en un nuevo tramo con radar, en el túnel de la Rovira. Se estudiarán en que otros tramos se instalan los radares.

- En las calles secundarias de Barcelona la velocidad está limitada a los 30 kilómetros por hora, excepto en un 10 por ciento de ellas, que se podrían ampliar a la citada velocidad.



LA RAZÓN

sobre su uso, y dijo que «el compromiso de las empresas es que los conductores que incumplan las buenas prácticas serán expulsados de todo el sistema, no solo de la empresa en concreto».

Añadió que los vehículos de alquiler los utilizan principalmente conductores inexpertos, por lo que «deben ser especialmente cuidadosos con las normas de circulación».

Por otra parte, la dirección General de Tráfico (DGT), el Servicio Catalán de Tráfico (SCT), el Ayuntamiento, el Racc y la Asociación de Prevenció d'Accidents

de Trànsit (Apat) firmaron ayer una declaración a favor de mejorar la seguridad vial.

Participaron en este 25 Fòrum de Seguridad Vial el subdirector de Movilidad de la DGT, Jorge Ordás; el director del SCT, Juli Gendrau; el teniente de alcalde

de Seguridad y Prevención, Albert Batlle; la concejal de Movilidad, Rosa Alarcón y el presidente del Racc, Josep Mateu.

Coincidieron en la necesidad de reducir al máximo las víctimas de accidentes de tráfico, y subrayaron que una gran parte se producen dentro de las ciudades.

La declaración afirma que «los accidentes son evitables y hay que incrementar los esfuerzos para llegar al objetivo de cero muertos en 2050» y apuesta por incorporar la perspectiva de género a la movilidad.

En la imagen, la ronda de Dalt de Barcelona, una de las vías más confluídas de la ciudad

En las principales calles de Barcelona la velocidad está limitada a la máxima genérica de 50 kilómetros por hora

¿Cómo está regulado el uso de los patinetes eléctricos en las grandes ciudades en España?

original



Un usuario de un patinete eléctrico por la ciudad -

Ante la falta de una legislación a nivel estatal sobre el uso de los patinetes eléctricos, algunas ciudades han emitido **ordenanzas** para regular su uso con criterios dispares. En Andalucía, el **Defensor del Pueblo Andaluz** solicitó el pasado mes de agosto una regulación específica de los patinetes y los nuevos vehículos eléctricos a las ciudades de la comunidad autónoma con más de 50.000 habitantes, algo que en Córdoba no se va a llevar a cabo ninguna medida hasta que la **Dirección General de Tráfico** haga su propuesta de reformar el Reglamento de la Circulación. ¿Y qué sucede en las ciudades que sí han redactado sus propias normas?

Málaga

El Ayuntamiento de la capital de la Costa del Sol aprobó un **bando** que establece que los vehículos de movilidad personal «deberán cumplir en todo momento las **normas de circulación**». En caso contrario, la sanción puede llegar a los 200 euros.

- No pueden circular por las **aceras**, con el objetivo de evitar atropellos a peatones. Deberán hacerlo por el carril bici. Solo en caso de no estar disponible el carril correspondiente, el patinete podrá circular por la acera o por ciertos espacios reservados por el ayuntamiento para su circulación con patinetes.

- A los conductores se les exigirá un **certificado de circulación** con las características del vehículo.

- La velocidad no podrá superar los **25 kilómetros por hora**.

Sevilla

- Cuando entre en vigor el reglamento de la Dirección General de Tráfico (DGT), las calles de un carril y un sentido tendrán limitación **30 kilómetros por hora** por lo que ahí podrán circular los patinetes.

- Los patinetes eléctricos **con sillín** sólo podrán circular por la calzada y deberán cumplir la normativa relativa a los ciclomotores convencionales, mientras los patinetes sin sillín con una potencia máxima de 250 vatios podrán transitar por las vías ciclistas a un máximo de **15**

kilómetros por hora, aunque no podrán hacerlo por las aceras ni zonas peatonales o calzadas -salvo por los espacios declarados Zona 30 o 20-, ni podrán ser usados por menores de 15 años, a excepción de que vayan acompañados por un adulto, con casco y por el carril bici.

- En el caso de los vehículos autoequilibrados, como los «**segway**», **los monociclos y los «hoverboard»**, no podrán sobrepasar los 20 kilómetros hora y tendrán una potencia máxima de 1.000 vatios para los segway, 500 vatios para los monociclo y los 700 vatios para los hoverboard, y no tendrán autorización para circular si exceden esas características. Además, los segway sólo podrán circular con **fines turísticos** por zonas determinadas marcadas para ello y con autorización del Consorcio de Turismo, previo informe del área de Movilidad.

- Los patinetes eléctricos podrán circular por **ciclocalles, carriles bici, pistas bici**, por la calzada de calles integradas dentro de zonas a 30 km/h y por las calles en las que en todos sus carriles la velocidad máxima de circulación sea igual o inferior a 30 km/h, siempre y cuando que la anchura del vehículo lo permita en condiciones de seguridad.

- Queda totalmente prohibido su uso en calzadas con velocidad superior a 30 km/h, ciclocarriles, aceras, espacios reservados para peatones, carriles bus, y accesos o tramos no semaforizados de la M-30. Para poder circular por la calzada, deberán estar equipados con timbre, sistemas de frenado, luces y elementos reflectantes debidamente homologados. Por último, y para proteger a los peatones, no podrán circular por las aceras, salvo «**aceras-bici**» y a velocidad reducida.

- No se permite el uso de **auriculares**, y los patinetes de alquiler deben tener seguro y utilizarse con casco.

- En cuanto a Barcelona, los patinetes eléctricos y los «hoverboard» pueden alcanzar una velocidad máxima de **20 kilómetros por hora** y no pesar más de 25 kilos. Los «segway» y los patinetes eléctricos de tamaño grande (hasta 1,9 metros y 50 kilos) pueden llegar los los 30 kilómetros por hora.

- Existe un carril bici y los citados vehículos deben desplazarse por él, sin superar en ningún caso los **30 kilómetros por hora**. En cambio, si se mueven por una calzada peatonal no podrán superar los 10 o los 20 kilómetros por hora.

- La edad mínima para utilizar un vehículo de movilidad personal en la vía pública es de **16 años**. Además, se recomienda el uso de casco protector.

Los 5 cambios de ley que prepara la DGT para los conductores

original



La Dirección General de Tráfico (DGT) ya está **elaborando la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030** por encargo de Grande-Marlaska, el ministro de Interior en funciones. Esta estrategia nace con el objetivo de **reducir en un 50% el número de fallecidos y heridos graves** para todos los países de la Unión Europea.

En 2018 fallecieron 1806 personas en las carreteras españolas y otras 8935 resultaron heridas leves. De entre estas, al Ministerio de Interior «le preocupa **especialmente el colectivo de vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas**, ya que suponen el 48% del total de fallecidos y la tendencia sigue en aumento» según ha destacado Grande-Marlaska.

Al margen de las nuevas estrategias que se quieren poner en marcha, la **DGT ha estado trabajando en varias modificaciones normativas** que ya están redactadas y enviadas al Ministerio de Interior para su tramitación:

- 1. Reducción de la velocidad máxima en las ciudades a 30 km/h en vías de un carril.** Esta medida está incluida en el Real Decreto de medidas urbanas de tráfico. El objetivo es reducir los atropellos a ciclistas y peatones y fomentar el uso del transporte público. En este Decreto también **se incluye la regulación de los vehículos de movilidad personal** como los patinetes eléctricos.
- 2. Cambios en el sistema por puntos:** en el Anteproyecto de Ley de modificación del permiso por puntos se recogen una serie de cambios que afectarán, entre otras, a las **infracciones relacionadas con el uso del móvil al volante**. Asimismo este Anteproyecto incluye cursos de sensibilización y reeducación vial.
- 3. Obligación de recibir 8 horas de formación presencial** de clases teóricas de concienciación y sensibilización en seguridad vial para sacarse el carné. Esta propuesta se recoge en la Modificación del Reglamento General de Conductores.
4. La Orden Ministerial de **Cursos de Conducción Segura en motocicleta** regulará el contenido, requisitos y duración mínima de dichos cursos e incluye la bonificación de puntos en el carné de conducir para aquellos que los realicen. El objetivo es **animar a los motoristas a asistir a estos cursos** para que de esta manera adopten buenas prácticas en la conducción y el equipamiento.
- 5. Introducción de la nueva señal luminosa V16** que sustituirá a los triángulos de emergencia en enero de 2024. Esta medida se incluye en el Real Decreto de los servicios de auxilio en vías públicas, que también definirá en qué consiste este servicio y creará el registro estatal de auxilio en vías públicas.

Las novedades de la DGT para sacarse el carné de conducir

EL COMERCIO • original

Todavía es una incógnita si las **elecciones generales del 10-N** traerán cambios en el panorama político. Lo que sí se ha confirmado es que a partir de estos comicios, la **Dirección General de Tráfico (DGT)** pondrá en marcha el **nuevo reglamento** para adquirir el carné de conducir.

La principal novedad es que quienes quieran obtener el permiso de circulación, deberán acudir a las **clases teóricas al menos durante ocho horas** antes de presentarse al examen. Esta modificación iba a entrar en vigor durante el pasado mes de julio, sin embargo, se decidió posponer su puesta en marcha.

No obstante, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**) **está estudiando la legalidad de esta medida**, que fue denunciada por la Plataforma de Autoescuelas Digitales por vulnerar la competencia del sector de la formación vial.

Si esta medida prospera, sacarse el carné de conducir **costaría alrededor de 450 euros más por alumno** que hasta ahora, según estiman las autoescuelas 'online'.

Por su parte, la DGT defiende que **el pago de la matrícula debe incluir este mínimo de clases presenciales**, que versarán sobre colectivos vulnerables, factores de riesgo al volante, distracciones en la conducción, uso de sistemas de seguridad y normas de circulación. Se estudia, incluso, que incluyan testimonios de víctimas de accidentes para concienciar.

Además, la normativa también contempla que la prueba teórica tenga un mínimo de **30 preguntas** y un máximo de 50. Los alumnos tendrán un minuto por pregunta y **solo podrán fallar el 10 por ciento de las cuestiones**, frente al 20 % permitido hasta ahora.

El **tiempo de espera entre un examen práctico suspendido y el siguiente** también varía: Los alumnos que suspendan la prueba práctica por primera vez tendrán que esperar **al menos 15 días** para poder examinarse de nuevo. Los que no aprueben en esta segunda convocatoria, esperarán un mínimo de 30 días. Si en el tercer examen tampoco se aprueba, entre esta, la cuarta y el resto de intentos habrá que dejar un mínimo de 20 días. Además, el alumno deberá recibir al menos cinco clases prácticas más entre cada convocatoria.



Más radares para hacer respetar los límites de velocidad

original

No hay nada como un radar para que los conductores de motos y vehículos cumplan los límites de velocidad. Bajo esa premisa, y con la intención de que se respete al máximo a los colectivos más vulnerables en la calzada como los ciclistas, el Ayuntamiento de Barcelona se plantea la posibilidad de instalar radares en zonas limitadas a 30 kilómetros por hora. Esa idea todavía es muy incipiente y debe ser desarrollada. Lo que sí es inminente es la instalación de un radar de tramo en el ...

¿Cuáles son las infracciones de tráfico que suponen la pérdida de puntos del carné?

DENÍS IGLESIAS • original



En 2006, la DGT al mando de Pere Navarro, actual director en funciones del organismo en su segunda etapa, instauró el carné por puntos. Un método por el cual cada conductor tiene una cuota que perderá si comete según qué infracciones.

Cualquier automovilista con más de tres años de experiencia tiene 12 puntos. Si es conductor novel, tendrá 8, así como si ha perdido el permiso o la licencia que tenía por haber agotado todos sus puntos cuando obtenga uno nuevo.

Si en tres años no se comete ninguna infracción, los que tengan 12 puntos podrán incrementar en 2 su saldo inicial. Si mantienen la misma actitud en el siguiente trienio, ganarán uno extra hasta los 15. A través [del siguiente enlace](#) podrás saber cuántos puntos te quedan. De la ganancia a la detracción, existen diferentes sanciones que conllevan la pérdida de puntos:

Exceso de velocidad

Sanciones: entre 100 y 600 euros.

Puntos: de 2 a 6.

Superar los límites de velocidad en 60 km/h en vías urbanas y en 80 km/h en vías interurbanas es delito. Dos de cada tres sanciones en vías interurbanas están directamente relacionados con velocidad excesiva que, además, es un factor de riesgo presente en casi el 20% de los accidentes con víctimas.

Alcohol u otras drogas

Sanciones: entre 500 y 100 euros.

Puntos: de 4 a 6.

La tasa máxima de alcohol para conductores noveles y profesionales es 0,15 mg/l en aire espirado. Para el resto de conductores es de 0,25 mg/l y, si se superan 0,60 mg/l, es delito. De otras drogas, cualquier presencia en el organismo es motivo de sanción. Uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/o drogas.

Uso del móvil

Sanciones: entre 500 y 1000 euros.

Puntos: 3.

Mientras se conduce, usar un móvil sin manos libres, leer o enviar mensajes o utilizar auriculares (aunque solo sea uno) es motivo de sanción. También el uso manual de navegadores u otros dispositivos electrónicos. La cuarta parte de los accidentes están causados por una conducción distraída o por falta de atención.

No usar casco

Sanciones: 200 euros.

Puntos: 3 puntos.

El motorista será responsable si el pasajero no lleva casco o si no tiene la edad mínima exigida. El 11% de los usuarios de ciclomotor fallecidos no utilizaba el casco.

Cinturón y sistema de retención infantil (SRI)

Sanciones: 200 euros.

Puntos: 3.

El cinturón tiene que utilizarse en todos los asientos y estar correctamente abrochado. No se pueden usar pinzas o sistemas que alteren o bloqueen su funcionamiento. El conductor es responsable (con la correspondiente retirada de puntos) si algún niño viaja sin SRI (Sistema de retención infantil). Uno de cada cinco adultos muertos en un accidente en vías interurbanas no utilizaba el cinturón de seguridad. En ciudad, el número de muertos aumenta a dos de cada cinco

STOP y semáforo en Rojo

Sanciones: 200 euros.

Puntos: 4.

El semáforo en Rojo y la señal de STOP obligan a parar siempre. En el caso del STOP, esta obligación afecta también a las marcas viales pintadas en la calzada, aunque no exista señal vertical. No respetar la prioridad de paso es uno de los factores con mayor presencia en la accidentalidad vial.

Carril prohibido o sentido contrario

Sanciones: entre 200 y 500 euros.

Puntos: 6.

La circulación en sentido contrario o por carriles prohibidos es una infracción muy grave. Es la causa directa del 1% de los fallecimientos por accidentes de tráfico.

Distancia de seguridad

Sanciones: 200 euros.

Puntos: 4.

El conductor siempre tiene que mantener una distancia de seguridad con el vehículo de delante que le permita frenar sin colisión. Esta distancia debe ser mayor a más velocidad o con climatología adversa. No mantenerla figura como causante directo en uno de cada seis accidentes.

Prioridad de ciclistas / peatones

Sanciones: 200 euros.

Puntos: hasta 4.

Los ciclistas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. Junto con los peatones, son los usuarios más vulnerables. Dos de cada tres peatones muertos son atropellados en ciudad, al contrario que los ciclistas, donde ese mismo porcentaje de fallecidos se produce en vías interurbanas.

Aviso de la DGT sobre el carnet a miles de conductores

original


una joven muestra su carnet de conducir. / Fotolia

La [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) ha ampliado hasta el 31 de enero de 2020 el plazo para que los ciudadanos británicos que quieran circular por nuestro país con su vehículo puedan canjear su [carnet de conducir](#) por uno español.

Según recuerda la DGT, **si tiene lugar el brexit el permiso del Reino Unido no será válido para circular en España.**

La DGT recuerda que cuando el Reino Unido deje de pertenecer a la Unión Europea, todos los acuerdos en materia de tráfico en el marco de la UE dejarán de tener validez para los ciudadanos de ese país.

Tráfico ha puesto en marcha un protocolo para que se pueda realizar la homologación de permisos extranjeros (canje, sustitución y renovación) en las mismas condiciones previas al [brexit](#) siempre que la solicitud se presente antes del 31 de enero del año próximo, fecha hasta la que la Unión Europea ha prorrogado la salida del Reino Unido.

De este modo, **los permisos provenientes del Reino Unido solo serán válidos para conducir en España durante los primeros nueve meses posteriores al brexit** y siempre que estén en vigor.

Para poder obtener la homologación, los interesados deberán ser titulares de un permiso de conducir del Reino Unido y tener la residencia habitual en España. De esta manera, suceda lo que suceda tras el 31 de enero de 2020, la DGT garantiza la atención de las solicitudes para poder realizar el canje del permiso durante el plazo de los 9 primeros meses desde la fecha del Brexit.

Según señala la DGT, en el momento de realizar el trámite será retirado el permiso original y se entregará un permiso provisional. En un plazo aproximado de un mes y medio el solicitante tendrá su permiso definitivo. Además, no hará falta acudir a ninguna Jefatura u Oficina de Tráfico, pues el permiso español se enviará por correo postal al domicilio.

La formación presencial obligatoria para la obtención del permiso de conducir es una necesidad justificada

Redacción • [original](#)



Preocupación ante la falta de referencias a la Seguridad Vial en los programas de los partidos políticos para las elecciones del 10 de noviembre, cuando es un problema que causó más de 1.800 muertos en España el pasado año.

La Fundación Española para la Seguridad Vial a través de su presidente, el Catedrático de Seguridad Vial Luis Montoro, apoya la formación presencial obligatoria que quiere establecer DGT, como parte importante de la formación que necesitan los alumnos en la fase teórica para la obtención del permiso de conducir.

Asimismo manifiesta su preocupación ante la falta de contenidos, iniciativas y propuestas en materia de seguridad vial en los programas que los diferentes partidos políticos han presentado en las elecciones generales del próximo 10 de noviembre, cuando es un problema que causa en España más de 1.800 muertos al año.

El presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial apoya la necesidad de que España modifique con urgencia su anticuado modelo formativo y se adapte a la tendencia europea, entre otras cosas, implantando un nuevo sistema de formación. Aboga por una formación teórica obligatoria y presencial (como en la mayor parte de Europa), de al menos entre 8-10 horas.

Más del 80% de los países tienen la formación teórica y práctica regulada, obligatoria y presencial (en España no es obligatoria), siendo la media de horas de formación teórica presencial de unas 20-30 y alrededor de unas 20-25 de clases prácticas, existiendo en general

unos sistemas de control muy fuertes, respecto de la realización de la formación” añade el Catedrático de Seguridad Vial, Luis Montoro.

Luis Montoro, que comparte el planteamiento de la DGT en relación con la remodelación del sistema actual de formación de conductores, enumera de manera breve algunas razones, que justifican la importancia, utilidad y necesidad de que exista una parte de formación presencial obligatoria para la obtención del permiso de conducir:

- 1.- Parece que existe un importante desconocimiento y/o confusión entre dos modelos de formación que son totalmente distintos y que también van dirigidos a objetivos muy diferentes en seguridad vial: la formación online y la formación presencial.
- 2.- La formación presencial en el caso de los conductores, entre otras cosas, lo que pretende es cambiar actitudes, un modelo que requiere una importante interacción presencial con los alumnos. Esta formación, a la que tienden la casi totalidad de los países de Europa en el ámbito de la formación de conductores, se dirige hacia dimensiones como las habilidades superiores, actitudes, percepción o la detección de riesgos, etc., algo que no se puede hacer si no es de manera presencial.
- 3.- Como se ha indicado, lo que se pretende la formación presencial es actuar sobre el comportamiento del sujeto y esto requiere necesariamente su presencia en el aula para interactuar con él y no enfocar la formación solo como una adquisición de información con el objetivo final de realizar un examen y pasar una “prueba de conocimientos”. Ese modelo está anticuado.
- 4.- En este sentido, el “Study on driver training, testing and medical fitness (2017)”, encargado por la Unión Europea a un grupo de expertos para implementar la Directiva 2006/126/CU, recomienda de manera directa e indirecta, la formación presencial para la formación de los conductores en lo relativo al ámbito de la seguridad vial.
- 5.- En línea de lo anterior, estudios e investigadores relevantes, expertos en el tema de la formación de los conductores, como por ejemplo, Mayhew and Simpson, Trosmoen, Peck, Washington, Cole and Herbel, Beanland, Goode, Salmon and Lenné y un largo etc., recomiendan también de manera clara la formación presencial en el ámbito de la seguridad vial.
- 6.- En un estudio de la Universidad de Valencia, tras investigar el sistema de formación para la obtención el permiso de conducir en 31 países europeos, -en los que el 80% aproximadamente tienen formación teórica obligatoria-, en todos los casos, por los argumentos indicados y otros muchos, la formación de los conductores se realiza de manera presencial.
- 7.- En definitiva, una cosa es la adquisición de conocimientos y otra cosa es trabajar comportamientos, percepciones o actitudes, dimensión esencial en la formación de los conductores cuando se explican temas relacionados con riesgos y que necesita interacción presencial con los sujetos, máxime si se utilizan determinadas estrategias como dinámicas de grupo, comentario de imágenes, presencia de víctimas de accidente de tráfico, etc.
- 8.- Además, el sistema de formación presencial es el que se utiliza con éxito en otros ámbitos relacionados con la formación o la reeducación en seguridad vial. A si se hace, por poner unos ejemplos, en la formación del CAP, ADR, CURSO del A, la formación de los Profesores de Formación vial, los cursos de recuperación de puntos dentro del sistema de permiso por puntos, etc.
- 9.- Finalmente, esta formación presencial vendría a significar, aproximadamente, solo el 18-20% del total de la formación que deben tener los alumnos, para garantizar las actitudes adecuadas para una conducción sin riesgos, así como el conocimiento de la normativa necesaria para el uso de vehículos con motor.

El presidente de Fesvial también ha mostrado su preocupación “ante la falta de contenidos y referencias a la seguridad vial en los programas de los partidos políticos que concurren a las elecciones de este domingo 10 de noviembre, no teniendo en cuenta las indicaciones claras

de Naciones Unidas como de la Unión Europea, para que la Seguridad Vial sea una prioridad en las estrategias de los gobiernos”.

Según el Profesor Luis Montoro, esta falta de contenidos de seguridad vial en los programas de los partidos políticos, contrasta con datos como los siguientes: en España mueren al año unas 1.800 personas por accidentes de tráfico; tenemos unos 10.000 inválidos permanentes; se producen más de 150.000 heridos; uno de cada dos muertos menores de 29 años son por un accidente de tráfico; casi el 40% de los muertos en accidente laboral son por tráfico; y además, con criterios de la OCDE, en España el coste social global de los accidentes de tráfico se sitúa en más de 15.000 millones de euros anuales.

Finalmente argumenta el presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial que “de los datos expuestos se desprende claramente la necesidad de que España modifique con urgencia su anticuado modelo formativo y se adapte a la tendencia europea, entre otras cosas, implantando un nuevo modelo de formación. Se aboga por una formación teórica obligatoria y presencial (como en la mayor parte de Europa), al menos entre 8-10 horas, que vendría a ser el 20% del total de la formación teórica recomendable. Esta parte de la formación teórica, no tendría como objetivo la mera adquisición de conocimientos. Se trataría trabajar en el aula comportamientos, valores, habilidades superiores, actitudes, percepción y detección de riesgos, etc., por lo que debe ser presencial, algo que a su vez permitiría interactuar con los otros miembros del aula y el educador”.

Relacionado



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