

• Revista de Prensa •  
Del 27/05/2019 al 28/05/2019



## ÍNDICE

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

### NOTICIAS DE CNAE

1	27/05/2019	La Vanguardia	Realidad virtual para mejorar la seguridad vial	Digital
---	------------	---------------	---	---------

### SECTOR

2	28/05/2019	Cinco Días, 28	Dónde vas, Alfonso XII, con el móvil en la mano	Escrita
3	28/05/2019	ABC Madrid, 68-69	Eliminar Madrid Central, aprobar	Escrita
4	28/05/2019	La Verdad Murcia, 54	Las multas por mal uso de patinetes este año ya superan las de todo 2018	Escrita
5	28/05/2019	Diario de Navarra, 16	Denunciados 20 ciclistas en una semana por llevar auriculares	Escrita
6	28/05/2019	ABC	Aumenta en un 15% en el número de fallecidos por accidente de tráfico en ciudad	Digital
7	28/05/2019	ABC	Los vicios al volante que pueden resultar más peligrosos	Digital
8	28/05/2019	eldiario.es	Revertir Madrid Central raya la temeridad	Digital
9	27/05/2019	La Vanguardia	Realidad virtual para mejorar la seguridad vial	Digital
10	27/05/2019	La Sexta	Las 5 sillitas infantiles más seguras para el coche	Digital
11	27/05/2019	Motorpasion	Si la Guardia Civil de Tráfico hiciera como en Alemania, el efecto mirón en España tendría los días contados	Digital

## Realidad virtual para mejorar la seguridad vial

Redacción • original

### Los profesores de las autoescuelas aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con simuladores de conducción y los que no

Cada vez son más los conductores y futuros conductores que ponen a prueba sus habilidades al volante a través del uso de simuladores (Leonardo Patrizi / Getty Images)

Cada vez son más los conductores y futuros conductores que ponen a prueba sus habilidades al volante a través del uso de **simuladores**. La realidad virtual permite poner a los usuarios en situaciones extremas y comprobar cómo reaccionan ante la niebla, la lluvia, el viento, o cualquier otra **situación peligrosa**, sin tener que sufrir las consecuencias reales.

Las **autoescuelas** han sido uno de los grandes beneficiados. Poco a poco el uso de simuladores va aumentando en estos centros, “tanto para coches, como motos y vehículos pesados y es una herramienta complementaria al profesor, excelente para practicar en condiciones no habituales, si tienes una **fobia** y para los primeros movimientos”, explica Roberto Ramos, experto en Seguridad Vial y Director de Formación en Fundación CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas).

Los profesores de las autoescuelas aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con simuladores de conducción y los que no (AlexRaths / Getty)

Los profesores aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con el simulador y los que no. “Sabemos perfectamente dónde están los pedales, cómo meter las marchas o activar el limpiaparabrisas, luces e intermitentes sin necesidad de desviar la vista de la carretera”, apunta Ramos.

Las clases con simulador pueden realizarse juntamente con las prácticas también. El profesor va seleccionando el escenario según los puntos a aprender o reforzar y va añadiendo más o menos dificultad dependiendo de las necesidades o habilidades del alumno. Por lo que puede forzar el cruce de un peatón, que se pinche una rueda, que se estreche el camino...etc. Las clases acaban ajustándose perfectamente a cada usuario.

Sin embargo, el uso de estos sistemas no se limita a las autoescuelas y a alumnos sin permiso de conducir. Mutuas y organizaciones como Mapfre o la Asociación Española de la Carretera (AEC) hacen uso de estas formaciones para mejorar la **seguridad vial** laboral o para el reciclado de personas mayores. “Nos permite trabajar específicamente aquello que se quiere mejorar, comprobar las habilidades para conducir en situaciones peligrosas o difíciles de replicar en la vida real y adquirir y consolidar conocimientos relacionados con una conducción eficiente”, afirma Jorge Ortega, experto en seguridad vial de Fundación Mapfre.

Mutuas y organizaciones como Mapfre o la Asociación Española de la Carretera (AEC) hacen uso de la realidad virtual para mejorar la seguridad vial laboral (David Airob)

Asimismo, es clave para que los **fabricantes** mejoren la seguridad de sus modelos. Desde hace años, los simuladores forman parte del área de Investigación y Desarrollo de las principales compañías, permitiendo analizar características de conducción, situaciones peligrosas y desarrollar tecnologías para mantener el conductor a salvo.

En el caso de Seat, se utiliza la realidad virtual tanto en la fabricación de sus prototipos (reduciendo hasta un 30 % el tiempo de producción) como en tests virtuales de colisiones para incrementar su seguridad. Porsche, cuenta con las gafas Tech Live Look de realidad aumentada que reduce los tiempos de reparación de sus vehículos en un 40 %.

# Dónde vas, Alfonso XII, con el móvil en la mano

Ir por la vida mirando el teléfono no solo causa choques y traspies

Estos hábitos sirven de abono para potenciales lesiones



MONTSE HIDALGO  
MADRID

Andar con la vista al frente es de cobardes. ¿No? Mucho mejor ir mirando el móvil: escribiendo un mensaje, husmeando en Instagram, derrochando swipes en Tinder, mirando por mirar, no vaya a ser que se nos pase por alto una notificación. Mientras tanto, resuenan las alarmas que advierten de los riesgos de estos paseos multitarea. ¿Quién no ha sorteado una farola in extremis? ¿Algún accidente bajando escaleras?

Parecería que nos gusta el riesgo. Las multas por conducir haciendo uso del móvil crecieron sin excepción hasta 2015 (últimos datos disponibles en la DGT). Un estudio de la Universidad de Washington analizó 20 cruces de alto riesgo y determinó que uno de cada cinco viandantes los atravesaban absortos en sus teléfonos. Pero los problemas no acaban en accidentes y

sanciones. Nuestra querencia por las pantallas es un estupendo caldo de cultivo para las lesiones musculoesqueléticas.

## El pescuezo doblado

Aunque seas un ninja en lo relativo a percibir y evitar obstáculos con la triste ayuda de tu rabillo del ojo, te estás haciendo daño. "A medida que adelantamos la cabeza para mirar hacia abajo, hacia nuestro dispositivo móvil, aumenta significativamente la carga a la que están sometidas nuestras articulaciones de la columna cervical", señala Fernando Ramos, presidente de la Asociación Española de Fisioterapeutas.

Un artículo publicado en la revista *Gait&Posture* determinó que las exigencias cognitivas y visuales de estos dispositivos alteran notablemente la marcha: andamos más lento, cambia la cadencia de nuestros pasos y su longitud. Las variaciones, eso

sí, resultan mucho más intensas en los caminantes de más edad, mientras que aquellos más jóvenes muestran menos cambios en sus andares. "La tecnología de los smartphones tendría que desarrollarse para detectar el caminar de doble función y modificar sus funcionalidades temporalmente para reducir el riesgo de lesiones provocadas por la atención dividida", concluyen los autores del estudio.

Mientras esto no ocurra, la mejor solución sería reunir voluntad para no sacar el móvil en nuestros paseos. "Tenemos la solución de aproximar más el móvil a la vista. Pero eso acabaría generando sobrecarga en los hombros. No existe la postura ideal", señala Ramos.

## Paralizados es peor

Los peatones de la cabeza gacha somos solo la punta de un iceberg profundamente arraigado en

nuestras vidas cotidianas. Cuando, hechizados por el embrujo de las pantallas, nos quedamos inmóviles durante largos periodos de tiempo, también nos hacemos daño. "Nuestro cuerpo no está pensado para el mantenimiento de posturas estáticas. La mejor postura es cambiar de postura", señala Ramos.

¿Es el móvil nuestro único problema? No, pero combinado con el resto de nuestros hábitos, contribuye a nuestro deterioro. "El dolor musculoesquelético es multifactorial. El empleo de estos dispositivos se presenta como un factor añadido a todo ese cóctel: sedentarismo, poca actividad física, mal descanso, estrés laboral...".

Entre las lesiones que se ven abonadas por los malos hábitos en el uso de dispositivos móviles figuran las sobrecargas en la articulación del pulgar, que, explica Gómez, se somete a un movimiento para

el que tampoco estamos diseñados: "El pulgar está pensado para hacer oposición, para hacer la presión para coger cosas". Las posturas estáticas favorecen problemas de cuello y dolor cervical y pueden aparecer también sobrecargas en la región de los hombros, la muñeca y las articulaciones del resto de los dedos.

"Yo diría que la clave es, en la medida de lo posible, no sustituir el ordenador como herramienta de trabajo por un smartphone", señala el fisioterapeuta. Además, prescribe descansos frecuentes y cambios de postura combinados con ejercicios de movilización de la columna cervical y flexibilización de las articulaciones del cuello, los dedos, las muñecas, los codos y los hombros.

[Artículo completo en retina.elpais.com](http://retina.elpais.com)

## Las claves

► **Los problemas.** Tanto móvil y tanta mala postura asociada a este favorecen la aparición o incremento de dolores musculoesqueléticos, como sobrecargas en los pulgares, las muñecas, los hombros y las cervicales. ¿Las causas? Posturas forzadas y mantenidas durante largos periodos de tiempo.

► **Las soluciones.** "No existe una postura ideal. La mejor postura es cambiar de postura", sentencia Gómez. Además, recomienda introducir periodos de descanso que incorporen ejercicios de flexibilización y movilización del cuello y las manos. "Tenemos que hacer ejercicios antagonísticos, llevar la cabeza hacia atrás para decirle a los músculos de esa región que se activen".

## Prioridades del gobierno de Almeida

# Eliminar Madrid Central, aprobar

► El líder popular, partidario de un «pacto a la andaluza» con Ciudadanos y Vox, revertirá las limitaciones al tráfico en Centro antes del verano

MARTA R. DOMINGO / TATIANA G. RIVAS MADRID

**T**ras pasar, probablemente, una de las noches más cortas y emocionantes de su vida, el candidato popular al Ayuntamiento de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, comenzó ayer a remanerse para trazar una hoja de ruta con las medidas prioritarias que se implantarán de inmediato en la ciudad a partir del próximo 15 de junio, cuando tome posesión. Antes, tendrá que configurar su gobierno, un equipo que, por primera vez, no será monocolor. No obstante, Martínez-Almeida cree que el reparto de concejalías no será un problema para alcanzar un acuerdo con Ciudadanos y Vox. Es más, no tendrá reparos en ofrecerle la vicealcaldía a Begoña Villacís, con quien ha compartido el banquillo de la oposición en el Palacio de Cibeles durante estos cuatro años. Con ella coincide, además, en muchos de estos ejes imprescindibles como abordar la reversión de Madrid Central, aprobar Madrid Nuevo Norte, el soterramiento de la A-5 para pacificar el paseo de Extremadura y la rebaja fiscal.

### ► Volver a las anteriores APR

Revertir Madrid Central «va a ser una actuación prioritaria» que, según avanzó a ABC el candidato popular, se prete abordar «antes del verano». El planteamiento inicial es «volver al anterior sistema de Áreas de Prioridad

Residencial (APR)». Para ello tendrán que modificar el decreto que regula Madrid Central, un trámite que no necesita pasar por el Pleno, sino que la aprobación en la Junta de Gobierno bastará. La vuelta al sistema de las APR implica que se abrirán al tráfico Gran Vía y las calles de San Bernardo y de Hortaleza.

### ► Gran rebaja fiscal

La bajada de impuestos tendrá que esperar hasta 2020, que es cuando entrarán en vigor las nuevas ordenanzas fiscales. Aunque tendrán que negociar con sus socios de gobierno, Villacís también apuesta por la rebaja fiscal. Los populares incluyeron en su programa la eliminación de la tasa de residuos urbanos, la de cajeros y la bonificación al 95% del ICIO para los restaurantes. También bajarán el IBI al mínimo legal del 0,4%; descontarán un 95% de la plusvalía por «mortis causa» para descendientes, ascendientes y cónyuges; y reducirán la tasa del SER, de 75% para los coches ECO, 20% para los C y 75% para los vehículos de más de cinco plazas.

### ► Supresión de carriles bici «inútiles»

El PP también modificará la ordenanza de Movilidad en los aspectos que «afectan a la seguridad vial». «Determinados giros a la derecha que se permiten a los ciclistas entendemos que no son correctos en un momento en el que han aumentado los accidentes», explica Martínez-Almeida. Además,

eliminarán los carriles bici que consideran «inútiles», «que entorpecen otras formas de movilidad», como el de los Bulevares, Puerta de Toledo, Gran Vía de Hortaleza, avenida de los Toreros, Pintor Rosales o el de la calle de Atocha. Su modelo de movilidad ciclista preferible pasa por los ciclocarriles a 30 kilómetros por hora, donde conviven los vehículos con las bicicletas. De la ordenanza de Movilidad de Carmena, no obstante, mantendrán la obligatoriedad de exhibir el distintivo de la Dirección General de Tráfico y el actual protocolo anticontaminación, puesto que «la Comunidad le dio el visto bueno».

### ► Chamartín, antes de que acabe el año

Devolver la operación Chamartín a la casilla de salida no es una opción para Martínez-Almeida. «La intención es que si los técnicos validan el proyecto tal y como está, se lleve a pleno antes de que se acabe el año», indica el candidato popular, que confía en aprobarlo con el apoyo de Ciudadanos y Más Madrid. «No veo por qué Más Madrid va a modificar su posición si es su proyecto», valora.



Manuela Carmena, en la presentación de Nuevo Norte

GUILLERMO NAVARRO

# Chamartín y menos impuestos



Control de vehículos en el acceso a Madrid Central por la plaza de Cibeles

IGNACIO GIL

## ► Sin semáforos en la A-5 hasta la construcción del túnel

Tanto para PP como para Ciudadanos el soterramiento de la A-5 es la solución más idónea para pacificar el paseo de Extremadura. Mientras tanto, el PP pretende desactivar los semáforos de la A-5 «de forma inmediata». Sobre el radar de tramo, sin embargo, sopesan mantenerlo. «En estos momentos la velocidad es a 70 kilómetros por hora y no vemos problema en mantener ese nivel. Es una zona que es cierto que soporta ruido y es razonable que se intente controlar esa velocidad

en ese tramo», afirmó el líder del PP en el Ayuntamiento.

## ► Incluir el túnel inicial en la obra de la plaza de España

Las obras de la plaza de España empezaron a principios de este mes, pero aún así, Martínez-Almeida es partidario de «retomar el túnel que estaba planteado en el proyecto original y que ha sido eliminado». Si no se puede modificar el proyecto en marcha, optarán por plantearlo como un «plan independiente» al actual. «Creo que es via-

ble hacerlo en los próximos cuatro años. Técnicamente, es posible. Otra cosa es que las afecciones arqueológicas puedan retrasar las obras porque, como ex director general de Patrimonio, soy consciente de que habrá que hacer los pertinentes estudios en la zona afectada», indicó.

## ► Auditoría de todos los contratos a dedo

El PP también coincide con Vox y Cs en auditar todos los «contratos, convalidaciones y subvenciones» del gobierno de Carmena. «Nosotros hemos denunciado a lo largo de estos años que muchos de esos contratos estaban vinculados de una u otra manera al entorno de Ahora Madrid, Podemos o IU. Queremos desmontar el entramado normativo que bajo la etiqueta de Coordinación Público-Social lo que perseguía precisamente era buscar la cesión de locales o la gestión de espacios públicos a favor de entidades afines», aseguró Martínez-Almeida, que pretende modificar la ordenanza y no descartan acudir a los tribunales si se encuentra «algo irregular». Sin embargo, el PP no renunciará a tener un delegado de Coordinación Territorial con el objetivo de continuar con la descentralización de competencias a los distritos.

## ► Movilidad, Obras y Deportes tendrán concejalía propia

Vox apuesta en su programa electoral por recortar cargos y concejalías en sus ayuntamientos. Y Martínez-Almeida asegura que no va a haber más áreas de gobierno que las que hay actualmente. No obstante, aseguró a este diario que «dentro de las áreas de gobierno se pueden crear también concejalías delegadas». En concreto, planea establecer un nuevo área de Movilidad, una concejalía específica de obras e infraes-

tructuras que se desgaje del área de Urbanismo, una concejalía de Deportes, una concejalía de Cultura y una concejalía de Asuntos Sociales y Familia.

## ► Nueva comisión de vigilancia de la gestión

Para ahondar en la transparencia en la gestión, Martínez-Almeida pretende volver a instaurar la obligación de pedir tres ofertas para los contratos menores, un requisito que fue eliminado por el Gobierno de Carmena. También quiere que la comisión de vigilancia de la contratación se transforme en «la comisión de vigilancia de la gestión municipal». «Lo que procede es mejorar los mecanismos de transparencia y exigir un mínimo de ejemplaridad total y absoluta a los cargos públicos», sostiene.

## ► Privatización de la Funeraria y Teleférico

El PP apostará por volver a externalizar la gestión de la Funeraria y del Teleférico. «No entendemos qué hace el Teleférico en la Empresa Municipal de Transportes», critica. Sobre Bicimad, estudiarán «las condiciones en las que se puede externalizar nuevamente la gestión o si compensa que la EMT la asuma».

## ► El Orgullo Gay no se irá a la Casa de Campo

El PP llevará la contraria a Vox en, al menos, una cosa: «El Orgullo no irá a la Casa de Campo», reitera Martínez-Almeida. Para el PP, es imposible su traslado porque «está íntimamente ligado con el lugar donde se celebran las fiestas», porque «la manifestación es competencia de la Delegación del Gobierno» y porque «la Casa de Campo es Bien de Interés Cultural».

Más información en páginas de España



Un joven circula con su patinete por una acera peatonal, junto al Palacio Almuñí. :: JAVIER CARRIÓN / AGM

# Las multas por mal uso de patinetes este año ya superan las de todo 2018

La Policía Local ha puesto desde enero casi 3.000 sanciones menos a conductores y peatones que en el mismo periodo del año anterior

**:: MARTA SEMITIEL**

**MURCIA.** La presencia de patinetes eléctricos es cada vez más frecuente en la ciudad, sobre todo desde la implantación de los carriles bici que recorren Murcia casi en su totalidad, por los que suelen circular estos aparatos. Y aunque la ausencia de normativas homogéneas que regulen la circulación de los patinetes eléctricos y monopatinés todavía no se ha solucionado desde las administraciones, eso no ha impedido que la Policía Local detecte y sancione las infracciones cometidas por los conductores de estos dispositivos móviles. Así, desde principios de año y hasta finales de este mes, los agentes han puesto un total de 31 multas a los conductores de monopatinés, patinetes eléctricos y otros aparatos similares, de las que 28 fueron por circular por la calzada, reservada al desplazamiento de automóviles, y el resto por circular por las aceras o calles residenciales, de uso exclusivo peatonal.

El número de sanciones de este 2019 sobrepasa ya el total de multas interpuestas a estos dispositivos durante 2018, cuando ascendieron a 25 —exactamente las mismas que pusie-

ron también en 2017—. En solo cinco meses, las infracciones detectadas han crecido un 24% respecto a los dos años anteriores. Este es el único aumento destacable durante este periodo del registro de multas de la Policía Local, proporcionado por el Ayuntamiento de Murcia. Un documento que señala una tendencia a la baja en el resto de infracciones cometidas por los conductores y peatones.

La mayor cantidad de multas se pusieron por cuestiones relacionadas con el estacionamiento irregular, que en los cinco primeros meses de este año han sumado un total de 9.434; mientras que en el año anterior fueron 24.421. El segundo grupo de infracciones más numerosas fueron las cometidas por exceso de velocidad, que en lo que va de año han sido 1.179 y, en el ejercicio pasado, sumaron 3.165. Pero no solo los conductores fueron susceptibles a las denuncias de la Policía Local, pues el cuerpo municipal también ha puesto, hasta ahora, un total de 1.382 multas a peatones por transitar por la calzada o el arcén, existiendo zona peatonal practicable. En este sentido, las multas a peatones en 2018 fueron 3.024. En cualquiera de estos tres casos, se observa que el número de infracciones registradas por los agentes ha descendido, en comparación con al año anterior.

### Tendencia a la baja

En comparación con los cinco primeros meses de 2018, la Policía Local ha puesto este año 2.927 mul-

## Información para reducir las infracciones de ciclistas

**:: M. S.**

**MURCIA.** Aunque los carriles bici han invadido la ciudad, la ausencia de una normativa que regule su circulación hace irrisionaria la cantidad de denuncias impuestas en relación al uso de bicicletas. En 2018, la Policía Local solo multó a cinco ciclistas por no ir adecuadamente iluminados en horario nocturno. Por el mismo motivo, en lo que va de año tres cicloturistas han recibido sanciones. A pesar de ello, la delegada de Tráfico, Seguridad y Protección Ciudadana, María Dolores Sánchez, destacó que la Policía Local «incide en los vehículos de transporte personal, pero de momento solo de forma informativa, ya que se les indica que vayan por el carril bici has-

ta que la Dirección General de Tráfico no regule el tránsito de estos vehículos o no dé instrucciones para que lo regulemos desde los ayuntamientos».

Además de la circulación de bicicletas, Sánchez dijo que, en los últimos meses, los agentes municipales también prestan especial atención a que los VTC cumplan con la normativa municipal, aunque no dio datos de multas a estos coches. La responsable del tráfico en la ciudad también confirmó que la Policía Local está trabajando mucho por favorecer el tráfico en «la zona de Ronda Sur por las obras del AVE, ya que se busca minimizar los problemas de circulación que estas acarrearán», concluyó.

tas menos, pasando de 23.143 a 20.216. El mayor descenso, según detalla el informe del Consistorio, se produjo durante este mes de mayo, cuando hubo un 53,7% menos de denuncias respecto al mismo mes del año pasado. En concreto, en mayo de 2018, los agentes pusieron un total de 4.825 multas,

mientras que este mes de campaña electoral lo hicieron en 2.231 ocasiones. También cayeron en los meses de febrero y abril, en los que la Policía impuso, respectivamente, 3.989 y 4.157 denuncias a conductores y peatones. En concreto, 581 y 342 menos que en los mismos meses de 2018. Ya en el ejer-

### DENUNCIAS EN 2019

**1.179**

por exceso de velocidad detectado por radares, cámaras y agentes.

**39**

por circular el conductor con presencia de drogas en el organismo.

**101**

por no ir los menores de edad adecuadamente en el vehículo.

**31**

por la circulación indebida de patinetes por carreteras o aceras.

**206**

por distracciones, negligencias y conducción temeraria al volante.

**387**

por el uso del teléfono móvil u otros dispositivos al volante.

**9.434**

por estacionamiento indebido en zonas en las que no estaba autorizado.

**427**

por no llevar puesto el cinturón de seguridad.

**468**

por exceder la tasa de alcohol permitida en aire espirado.

**1.382**

por el tránsito de peatones por los arces o la calzada.

**223**

por no ubicar el tiquet de aparcamiento en zona visible.

cicio anterior se evidenciaba un descenso de las sanciones respecto a 2017. Pues las multas cayeron casi en todas las áreas señaladas, salvo en las interpuestas a patinetes, que mantuvieron su número en 25; las ejecutadas sobre negligencias, temeridad al volante y distracciones, que aumentaron de 754 a 791; y las que se llevaron los peatones por caminar por donde no debían, que aumentaron de 1.999 a 3.024 en 2018. El resto experimentó una caída, que fue más pronunciada en el caso de los estacionamientos indebidos (1.503 multas menos) y de las infracciones por uso del teléfono móvil u otros dispositivos al volante (187 menos).

## Tráfico



Peatones y ciclistas cruzan un paso de cebra en la capital navarra.

EDUARDO BUXENS (ARCHIVO)

## QUÉ DICE LA ORDENANZA

Para los ciclistas rige **la misma ordenanza** que para los demás usuarios de la vía. Es decir, **no pueden superar los 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire** expirado y la policía podrá pedirte que soples en un control preventivo si es observado cometiendo una ilegalidad o se ve implicado en un accidente. **En caso de positivo** en alcohol, **las multas oscilan entre los 500 y los 1.000 euros**: serán 500 (la mitad, en caso de pronto pago), salvo que se supere el doble de la tasa permitida (de 0,55 mg/l para arriba). Si en lugar de conducir una bici estuvieran al frente de un coche, una tasa por encima de 0,60 acarrearía no solo la multa sino la detención. **En caso de llevar auriculares, la sanción para los ciclistas es de 200 euros.**

lo. No está permitido circular en bicicleta utilizando el teléfono móvil o haciendo uso de uno o varios auriculares. El incumplimiento de esta norma conlleva el pago de una multa de 200 euros. La acción se enmarca en una campaña especial coordinada desde la DGT y la Estrategia Navarra de Seguridad Vial respecto a la normativa referente al uso de bicicletas, que se lleva a cabo desde hace años, y en la que periódicamente también han colaborado agentes de Policía Foral y Guardia Civil, respectivamente, así como otras policías locales. Circular en bicicleta bajo los efectos del alcohol o de otras sustancias psicotrópicas es una falta grave que acarrea el pago de una multa de 500 euros. La tasa máxima de alcohol en sangre que se les permite a los ciclistas es de 0,5 g/l o 0,25 mg por cada litro de aire espirado, y están obligados a detenerse y a someterse a la prueba de alcoholemia. No hacerlo conlleva una multa de 500 euros.

# Denunciados 20 ciclistas en una semana por llevar auriculares

## Ocurrió en Pamplona y cada sanción supone 200 € de multa

**La Policía Municipal denunció además a otros dos ciclistas, uno se saltó un semáforo y otro dio positivo en alcohol.**

**C.R.** Pamplona.

La Policía Municipal de Pamplona denunció la pasada semana a 22 ciclistas en la capital navarra por diferentes motivos dentro de una campaña del uso de la bici-

cleta en la ciudad. En concreto, los agentes municipales denunciaron a 20 ciclistas por circular con auriculares, a uno por saltarse un semáforo en fase roja y a otro por arrojar una tasa de alcohol de 0,89 mg/l, según indicó la propia

Policía en su cuenta de Twitter. En el caso de circular con auriculares, la ley establece una multa de 200 euros. En el caso de ciclista que dio una tasa de alcoholemia tan alta, la multa ascendió a 1.000 euros, así como la inmovilización del vehicu-

## Aumenta en un 15% en el número de fallecidos por accidente de tráfico en ciudad

original



De todas las muertes en tráfico en vías urbanas, 248 personas, la mitad del total, fallecieron como peatones, siendo el atropello el accidente más lesivo y el gran problema de [seguridad en nuestras ciudades](#). La velocidad es un factor clave en el resultado del atropello, y **a partir de 40 Km/h la probabilidad de muerte por atropello se dispara**.

De los más de 100.000 accidentes de tráfico con lesiones que se produjeron en 2017 en España, un 63% tuvieron lugar en el entorno urbano, generando el 59% de las víctimas totales por accidente de tráfico en nuestro país, lo que supone más de 80.000 heridos en vías urbanas. Teniendo en cuenta la gravedad del siniestro, hay más accidentes de tráfico en las ciudades, pero suelen ser de menor gravedad. Aun así, **el 28% de los fallecidos por siniestro vial en España** se produjeron en el entorno urbano, con 509 personas muertas en 2017.

Para reducir estas tasas de víctima en zonas urbanas [el RACE](#) considera fundamental una mejor planificación de la seguridad vial urbana por parte de los municipios, creando entornos seguros para todos los usuarios de la vía.

Los últimos datos muestran que **desde 2014 se ha incrementado en un 14,7% el número de accidentes con víctimas en zona urbana**, y en un 15,4% el número de fallecidos, lo que demuestra una tendencia negativa en [la seguridad de las calles](#) de nuestros municipios.

Un dato muy relevante es que el índice de letalidad, definido como el número de fallecidos por cada 100 víctimas, es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. **Para municipios de menos de 5.000 habitantes**, el índice de letalidad es de 2,7, mientras que en los de entre 5.000 y 20.000 es de 1,4, y va descendiendo según se incrementa la población hasta llegar al 0,2 correspondiente a municipios de más de un millón de habitantes. Estos datos evidencian cómo muchos Ayuntamientos, sobre todo los más pequeños, no disponen de planes urbanos de movilidad y seguridad vial.

### **Propuestas del RACE para los nuevos Ayuntamientos:**

Realización de planes de movilidad y seguridad vial urbanos teniendo en cuenta a todos los actores (vehículos privados, transporte público, peatones, etc.).

Creación de medidas de gestión del tráfico para la mejora de la movilidad en la ciudad.

Unificar normativas municipales en cuanto al uso de los Vehículos de Movilidad Personal.

Mayor atención a usuarios vulnerables, especialmente peatones y usuarios de vehículos de dos ruedas.

Mayor inversión en la mejora de las infraestructuras, especialmente en pasos de peatones, con la instalación de barreras que impidan cruzar fuera del mismo, mejora de la iluminación y de la señalización.

Fomentar la Educación Vial en los centros escolares del municipio, con campañas que lleguen también a los padres y mejoren la seguridad en los entornos escolares, con el fomento de los Caminos Escolares Seguros.

Facilitar la movilidad senior, eliminando los obstáculos de las vías peatonales y mejorando el pavimento y las zonas de acceso en los entornos de uso más frecuente por este colectivo.

Crear entornos seguros en áreas de especial riesgo, como centros escolares, sanitarios y de mayores, reforzando la presencia policial en las zonas de mayor intensidad (entradas y salidas de los colegios).

Mejorar la señalización, la visibilidad y la iluminación en los pasos de peatones, que deberán ajustarse a la norma tanto en su diseño como en el color del mismo.

Controlar los aparcamientos indebidos que entorpecen el tráfico y puedan suponer situaciones de peligro para los peatones.

Petición a las Comunidades de construcción y habilitación de aparcamientos disuasorios que faciliten el acceso a las ciudades.

Mayor presencia de las Policías Municipales, ayudando a la circulación en los puntos más conflictivos en horas de especial incidencia.

Fomentar las nuevas tecnologías de la información y la comunicación en las ciudades, que permita ofrecer una mayor información al usuario respecto a: aparcamiento, niveles de tráfico, incidencias, etc.

Impulsar campañas municipales de concienciación en Seguridad Vial, abordando los factores de riesgo vial.

Crear e impulsar las Mesas de trabajo para la Movilidad y Seguridad Vial en el Municipio, escuchando las demandas de los grupos vecinales e involucrando a toda la ciudad.

## Los vicios al volante que pueden resultar más peligrosos

original



Es habitual pensar que los conductores novatos son los más peligrosos en la carretera, porque a su inexperiencia al volante a la hora de reaccionar ante un imprevisto hay que sumar que normalmente circulan más despacio de lo recomendable y pueden [cometer infracciones](#) o tener errores de principiante como los que todos los conductores han cometido **mientras estaban en la autoescuela**.

Pero otro de los grandes peligros en la carretera es la presencia de conductores expertos y **excesivamente confiados**, que también en numerosas ocasiones tienen «vicios» a la hora de ponerse a los mandos del volante.

Según [Arval](#), uno de los problemas con estos conductores experimentados se produce porque no son conscientes de que no están solos en la carretera, lo que les lleva a realizar una conducción muy egoísta. ¿Cuántas veces nos hemos creído que **el carril izquierdo es solo para nosotros**, hemos hecho rectas las glorietsas o cambiado de carril sin poner el intermitente provocando el enfado del conductor que nos seguía? Seguro que más de una... Hay que mantenerse en el carril más a la derecha posible; en las rotondas hay que girar correctamente y, por supuesto, marcar cada uno de nuestros movimientos. No pasa nada si nos pasamos de salida. Mejor volver a hacer una vuelta completa que provocar un accidente.

Otro de los «vicios» más comunes consiste en no sujetar el volante de manera correcta, **con una sola mano** o con una posición de las mismas que nos dificultaría realizar una maniobra de urgencia.

Una buena postura en el coche significa conducir más relajado y también reducir el riesgo de accidente, por lo que antes de poner el vehículo en marcha hay que asegurarse de que llevamos una posición correcta. Una vez en marcha, **si es necesario rectificar**, hay que hacerlo siempre con el vehículo detenido para evitar distracciones, según las recomendaciones de la [Dirección General de Tráfico](#).

Lo primero que hay que verificar nada más entrar en el coche es la distancia al volante. Es necesario encontrar la separación óptima respecto al volante y a los pedales. La banqueta debe quedar a una distancia que permita maniobrar con comodidad. Un truco es el de pisar el embrague a fondo, de modo que la pierna izquierda debe quedar ligeramente flexionada, y no estirada.

Prácticamente todos los coches modernos permiten **regular el volante en altura y profundidad**. Para hacerlo correctamente deberemos poder sujetarlo cómodamente, con los codos un poco flexionados, formando un ángulo de más de 90°. Además, cuando maniobremos, las rodillas

nunca deben topar con él, y no debe haber ningún obstáculo que nos impida la visión del cuadro de instrumentos ni de la carretera. Situando las manos sobre el volante para tener capacidad de maniobra, e imaginando que el volante es la esfera de un reloj, **lo agarraremos en la posición de las «diez y diez»**. Durante la conducción hay que mantener los brazos un poco flexionados, nunca tensos. Durante la marcha, evita cruzarlos al girar el volante. Los retrovisores deben estar colocados de forma que ofrezcan una visión correcta de la vía sin tener que mover la cabeza. El retrovisor interior debe estar centrado en la luneta trasera. Los laterales, abiertos para cubrir un mayor ángulo, hasta dejar de ver el lateral del vehículo.

Tal y como acabamos de recordar, las manos deben estar en la posición de las «diez y diez» imaginándote que el volante es la esfera de un reloj. Cuando maniobres, **es importante que no nunca sujetes el volante por abajo ni cruces los brazos**. Y recuerda que las manos siempre deben de ir sobre el volante, excepto para realizar una maniobra, según las recomendaciones del **RACE**.

El móvil es otro de los «artilugios» que nos puede hacer cometer gran cantidad de irregularidades. Siempre hay que utilizar el manos libres: **lo de llevarnos el móvil a la oreja**, aunque sea un segundo está prohibido, **así que si necesita cogerlo, siempre con 'manos libres'**. Y, por supuesto, nada de sucumbir a la tentación de mirar las alertas que generan las aplicaciones de mensajería instantánea, los correos o las redes sociales mientras estemos dentro del coche.

Finalmente, hay que tener en cuenta que la carretera no es un rally: la falta de paciencia y el mal uso de los carriles por parte de otros hace que muchos se tomen **la libertad de realizar adelantamientos** de forma más que peligrosa, por la derecha, pisando líneas continuas, a la entrada de una curva o en el interior de glorietas. Toda precaución al volante es poca, por lo que hay que mantener la calma y tener paciencia en caso de toparnos con un mal conductor. Es posible que lleguemos a nuestro destino algo más tarde, pero llegaremos sin comprometer nuestra seguridad ni la de los que nos rodean.

## Revertir Madrid Central raya la temeridad

original



Un atasco en la M30

Los resultados de las elecciones municipales van a conformar nuevas mayorías de gobierno. Aunque obvio, conviene recordarlo: si hay algo que ha de trascender al debate partidista y a las distintas ideologías políticas es que cualquier gobernante ha de velar por la salud de la ciudadanía y la protección del medio ambiente con el fin de garantizar ciudades sostenibles y saludables.

Sin embargo, las alarmas no han tardado ni 24 horas en sonar ya que en una ciudad icónica como Madrid, el Sr. Almeida, candidato del PP a la alcaldía, lo primero que ha anunciado es que reabrirá Madrid Central a los vehículos contaminantes. Esta medida raya entre la ocurrencia y la temeridad. Convendría refrescarle la memoria porque quizás no recuerde que Bruselas exigió el pasado año, en realidad lo venía haciendo desde hace mucho más tiempo sin mucho éxito, medidas urgentes, creíbles y eficaces para reducir la contaminación atmosférica en los Estados miembros. Y abrió procedimientos contra algunos países por no adoptar medidas urgentes para revertir la situación y esto no pasó con España, como recordó en su momento el comisario de Medio Ambiente de la UE, Karmenu Vella, por las medidas adoptadas en los últimos meses por los ayuntamientos de Barcelona y Madrid, entre ellas Madrid Central.

Hay un hecho que es irrefutable: Madrid Central ha reducido la contaminación y el ruido que causa el tráfico a motor, tanto en el centro como en los alrededores, sin causar el apocalipsis que muchos profetizaban. Por ello, pedimos a quien finalmente obstate la alcaldía de la capital del Estado que se mantenga una medida que se ha demostrado positiva para la salud pública y el medio ambiente. Nuestras ciudades no admiten más humos y mucho menos, los malos humos. Madrid Central no es una rareza, hay Zonas de Bajas Emisiones similares ya implantadas en multitud de ciudades europeas, tras haberse demostrado que reduce el tráfico, la contaminación y el ruido, a la vez que incentiva el uso del transporte público y del número de peatones.

Según los jueces, la ordenanza municipal que da carta de naturaleza a Madrid Central busca "intereses generales como la seguridad vial, la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los medios de transporte, la protección de la salud o la sostenibilidad medioambiental, entre otros". Y frente a ese interés general no pueden prevalecer intereses de otras administraciones públicas ni los intereses particulares de los ciudadanos más intensamente

afectados por las medidas, argumentó el tribunal al denegar la suspensión cautelar solicitada por el Partido Popular.

Las emisiones de NOx se han reducido un 38% y las de CO2, un 14,2%. Y a nivel global de la ciudad, la reducción de emisiones alcanzaría el 9% para el NOx y del 2% para el CO2. Es evidente que aún falta por hacer, pero la zona de bajas emisiones es una pieza clave del conjunto de medidas para atajar la contaminación, unas zonas que desde 2023 serán obligatorias en todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.

Además, se ha experimentado un aumento de la demanda en los autobuses que pasan por esta área central, de un 6,5% en días laborales y un 10% los fines de semana y festivos, mejorando la regularidad de éstos y reduciéndose el tiempo de espera en las paradas. Y como sucede en actuaciones similares, también ha aumentado la afluencia de visitantes a Madrid Central. Las cifras de transacciones y declaraciones del IVA desmienten las pérdidas que algunos comercios han achacado a la falta de automóviles en el centro. Siempre que se limita espacio al coche surgen miedos y reticencias, pero la experiencia demuestra que cuantos más peatones y menos coches, la actividad comercial aumenta.

Es crucial que los malos humos no nublen la vista de quienes aspiran a la Alcaldía de Madrid. Porque lo que está en juego es la salud de la ciudadanía y su derecho a respirar aire limpio y a disfrutar de un medio ambiente saludable.

[Hazte socioComenta tú también](#)

1 comentarios

## Realidad virtual para mejorar la seguridad vial

Redacción • original

### Los profesores de las autoescuelas aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con simuladores de conducción y los que no

Cada vez son más los conductores y futuros conductores que ponen a prueba sus habilidades al volante a través del uso de simuladores (Leonardo Patrizi / Getty Images)

Cada vez son más los conductores y futuros conductores que ponen a prueba sus habilidades al volante a través del uso de **simuladores**. La realidad virtual permite poner a los usuarios en situaciones extremas y comprobar cómo reaccionan ante la niebla, la lluvia, el viento, o cualquier otra **situación peligrosa**, sin tener que sufrir las consecuencias reales.

Las **autoescuelas** han sido uno de los grandes beneficiados. Poco a poco el uso de simuladores va aumentando en estos centros, “tanto para coches, como motos y vehículos pesados y es una herramienta complementaria al profesor, excelente para practicar en condiciones no habituales, si tienes una **fobia** y para los primeros movimientos”, explica Roberto Ramos, experto en Seguridad Vial y Director de Formación en Fundación CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas).

Los profesores de las autoescuelas aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con simuladores de conducción y los que no (AlexRaths / Getty)

Los profesores aseguran notar diferencias entre aquellos alumnos que han hecho prácticas con el simulador y los que no. “Sabén perfectamente dónde están los pedales, cómo meter las marchas o activar el limpiaparabrisas, luces e intermitentes sin necesidad de desviar la vista de la carretera”, apunta Ramos.

Las clases con simulador pueden realizarse juntamente con las prácticas también. El profesor va seleccionando el escenario según los puntos a aprender o reforzar y va añadiendo más o menos dificultad dependiendo de las necesidades o habilidades del alumno. Por lo que puede forzar el cruce de un peatón, que se pinche una rueda, que se estreche el camino..etc. Las clases acaban ajustándose perfectamente a cada usuario.

Sin embargo, el uso de estos sistemas no se limita a las autoescuelas y a alumnos sin permiso de conducir. Mutuas y organizaciones como Mapfre o la Asociación Española de la Carretera (AEC) hacen uso de estas formaciones para mejorar la **seguridad vial** laboral o para el reciclado de personas mayores. “Nos permite trabajar específicamente aquello que se quiere mejorar, comprobar las habilidades para conducir en situaciones peligrosas o difíciles de replicar en la vida real y adquirir y consolidar conocimientos relacionados con una conducción eficiente”, afirma Jorge Ortega, experto en seguridad vial de Fundación Mapfre.

Mutuas y organizaciones como Mapfre o la Asociación Española de la Carretera (AEC) hacen uso de la realidad virtual para mejorar la seguridad vial laboral (David Airob)

Asimismo, es clave para que los **fabricantes** mejoren la seguridad de sus modelos. Desde hace años, los simuladores forman parte del área de Investigación y Desarrollo de las principales compañías, permitiendo analizar características de conducción, situaciones peligrosas y desarrollar tecnologías para mantener el conductor a salvo.

En el caso de Seat, se utiliza la realidad virtual tanto en la fabricación de sus prototipos (reduciendo hasta un 30 % el tiempo de producción) como en tests virtuales de colisiones para incrementar su seguridad. Porsche, cuenta con las gafas Tech Live Look de realidad aumentada que reduce los tiempos de reparación de sus vehículos en un 40 %.

## Las 5 sillitas infantiles más seguras para el coche

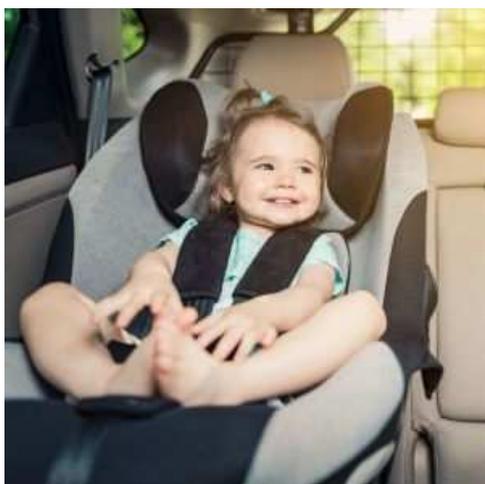
original



### Seguro que te interesa

[Viajar en coche](#) no tiene que ser un problema, ni siquiera cuando hablamos de viajar con los más pequeños de la casa. Y es que en la actualidad nuestros coches son más seguros que nunca, a lo que hay que añadir la **presencia de sillitas infantiles de ultimísimo nivel**, con un nivel de seguridad e integridad que las hacen muy recomendables para los más pequeños.

Un año más, los principales clubes automovilísticos europeos (entre ellos el español RACE) han analizado la seguridad, ergonomía y confort de, en esta ocasión, **35 SRI (Sistemas de Retención Infantil) homologados y a la venta en la Unión Europea**. Aquí tienes las cinco sillitas más recomendables en términos de seguridad por tamaño y edad de los más pequeños. **VER VÍDEO**.



Éstas son las sillitas más recomendables para que tus hijos viajen seguros

### Las 5 sillitas infantiles más seguras para el coche

Las sillitas de coche cada vez son más seguras y avanzadas, aunque conviene destacar las que son mejores dentro de su rango

- Más segura, cómoda y ligera

## Por qué elegir una sillita delantera para llevar a los niños en la bici

Portar a los niños en la parte delantera de la bici resulta más seguro que en la parte de atrás. Se puede controlar mejor al niño además de ser más cómodo.

## Más noticias



El truco que evita que entre polvo y consigue un aire más limpio sin cambiar filtros



¿Por qué las matrículas no tienen vocales?



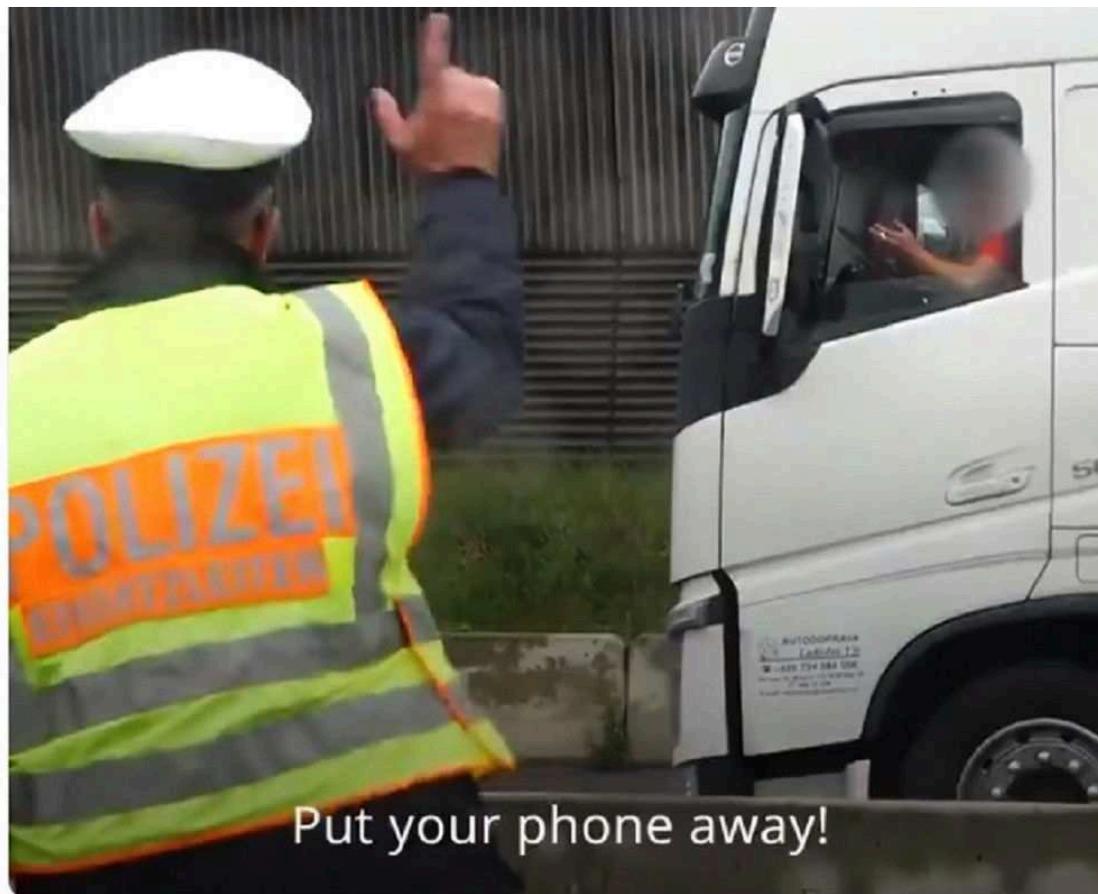
La DGT desmiente cualquier cambio en el carné de conducir este verano



Conociendo 'en persona' el Audi A4 2019, renovado en su 25 aniversario

## Si la Guardia Civil de Tráfico hiciera como en Alemania, el efecto mirón en España tendría los días contados

Josep Camós • original



La Guardia Civil de Tráfico se enfrenta cada día a muchas situaciones complejas, especialmente cuando alguien sufre un siniestro vial. El efecto mirón es una de ellas, y un agente de policía de Alemania llamado Stefan Pfeiffer se ha hecho famoso estos días por su forma de hacer frente a ese problema, que consiste en distraerse mirando los vehículos siniestrados o, peor aún, las víctimas. O, peor todavía, sacarles fotos.

"¿Quieres ver cadáveres? Ven conmigo"

Con esta invitación, el policía acompaña a un hombre que ha sido sorprendido en plena autobahn, cerca de Núremberg, fotografiando un siniestro vial a la caza de víctimas de tráfico. Mientras caminan, el agente le echa una tremenda bronca a otro hombre, que desde su camión fotografía la escena.

Una vez llegados al punto de la colisión, el policía increpa al hombre, diciéndole que si quiere puede saludar al cadáver, antes de notificarle la sanción que le aguarda: 128,50 euros por tomar fotografías de un siniestro vial.

Y como esos, varios casos más. Según explica Pfeiffer, la medida que ha adoptado la Policía en Alemania persigue mejorar la conciencia vial de los conductores. El fin es reducir el efecto mirón, y conseguir que los conductores comprendan que un siniestro vial no es un espectáculo que deba inmortalizarse con el móvil, sino "una amarga realidad", como la define este agente.

Si en España los agentes de la Guardia Civil de Tráfico se emplearan a fondo con los mirones, tal y como lo hace Stefan Pfeiffer, quizá más de un conductor se lo pensaría dos veces antes de pararse a observar la escena... y a grabar de cerca todos los detalles para luego compartíroslos con sus contactos por WhatsApp.



En Motorpasión

## El efecto mirón, un riesgo vial contra el que Alemania se plantea imponer fuertes multas

El efecto mirón es origen no sólo de nuevas colisiones, generalmente por alcance a otros vehículos, sino que llega a ocasionar [el doble de retenciones](#) que el siniestro vial principal. Y esas retenciones afectan no sólo al tráfico habitual de la vía, sino especialmente a los vehículos prioritarios, que deben acceder al lugar de la colisión cuanto antes.

Por otra parte, el derecho a la intimidad de las víctimas de tráfico queda mermado ya no solo por el efecto mirón, sino por la creciente tendencia de fotografiar o grabar las colisiones e incluso compartir los detalles a través de internet, con las consecuencias que eso tiene para la dignidad de las víctimas y también para sus familiares y allegados.



**En Alemania, el efecto mirón está siendo analizado de forma seria** debido a la incidencia que tiene al retener la actuación de los servicios de emergencia, que constituye uno de los pilares de la seguridad vial. En noviembre del año pasado se dio a conocer la [propuesta](#) de elevar las sanciones hasta los **2.000 euros** para aquellos conductores que bloqueen las carreteras cuando sucede un siniestro vial.

Esta medida viene precedida de una subida de las cuantías previstas para las sanciones por estos entorpecimientos del tráfico. Históricamente, estas infracciones se castigaban con unos testimoniales 20 euros. Hace dos años esos 20 euros pasaron a ser 320 euros de multa.

Según un estudio de la Cruz Roja Alemana (DRK), el año pasado cuatro de cada cinco ambulancias sufrieron retrasos superiores a 5 minutos al asistir siniestros viales, a causa de las retenciones de tráfico. Estas cifras, en un país en el que la [hora de oro](#) es un concepto vital en las políticas de prevención y seguridad vial, resultan "horrendas" en palabras de Gerda Hasselfeldt, presidenta de la DRK.



**En Alemania, el Rettungsgasse es un procedimiento estandarizado** a la hora de facilitar el paso a los vehículos prioritarios cuando hay una retención de tráfico. La disciplina de apartarse hacia los lados de forma organizada se enseña de manera formal en las autoescuelas, y es de obligado cumplimiento, bajo pena de sanción.

Ahora, el Rettungsgasse está en riesgo, porque los conductores se dedican a sacar el móvil

en cuanto ven que hay un siniestro vial delante. Y en los últimos años ha crecido el temor a que la práctica combinada del efecto mirón con la distribución de imágenes en la red formen un cóctel de difícil resolución.



En Xataka

Una consecuencia trágica que obtuvo mucha repercusión en Alemania se produjo en 2017, cuando [murieron 18 ocupantes de un autobús incendiado](#) en la autopista que conecta Berlín y Múnich, a su paso por Münchberg (Baviera), debido a que los servicios de emergencia no pudieron llegar a la zona rápidamente porque los conductores del resto de vehículos estaban demasiado ocupados grabando las llamas como para dejar libre el camino.

**La acción de la Policía de Tráfico recriminando a los mirones no es un hecho aislado.** El año pasado, un [cortometraje de la productora Blickfänger](#) se hizo viral en Alemania retratando los riesgos del efecto mirón en la carretera desde la perspectiva de un grupo de bomberos de la ciudad de Osnabrück (Baja Sajonia).



En el corto, unos amigos viajan en coche cuando se ven sorprendidos por un siniestro vial grave. En vez de pararse para ayudar, sacan los móviles y comienzan a compartir las imágenes del suceso en redes sociales, obteniendo una gran cantidad de reacciones de sus seguidores, hasta que uno de los protagonistas se da cuenta de que su forma de actuar quizá no ha sido una buena idea.

**En España, la DGT trata el efecto mirón muy de vez en cuando.** Si algún día le dedican la importancia que merece, quizá veamos agentes de la Guardia Civil de Tráfico volcados en evitar que los conductores se detengan a observar el punto del siniestro vial e incluso a hacer fotos y vídeos de las víctimas.