

• Revista de Prensa •
Del 17/07/2019 al 18/07/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	18/07/2019	El País, 22	El porcentaje de conductores muertos tras tomar drogas se duplica en una década	Escrita
2	18/07/2019	ABC Madrid, 1,42-43	LA DROGA SE PONE AL VOLANTE	Escrita
3	18/07/2019	La Vanguardia, 18	Alcohol y drogas matan en la carretera	Escrita
4	18/07/2019	La Vanguardia Vivir, 1	Alerta por la mayor presencia de alcohol en los siniestros mortales	Escrita
5	18/07/2019	20 Minutos Madrid, 9	Casi la mitad de los conductores muertos se iban drogados	Escrita
6	18/07/2019	La Gaceta de Salamanca, 6	Un ciclista y 11 conductores denunciados en la última campaña de la DGT sobre bicicletas	Escrita
7	18/07/2019	Diario de Burgos, 2	La estadística justifica la mano dura de la DGT ante la siniestralidad	Escrita
8	18/07/2019	Diari de Tarragona, 4	Al volante* tasa de alcohol 0,0%	Escrita
9	18/07/2019	Diario del Alto Aragón, 30	Un 85 de aragone se opina que la tecnología aumenta la seguridad	Escrita
10	18/07/2019	El Periódico de Cataluña, 24-25	Preocupante descenso del uso del cinturón	Escrita
11	17/07/2019	Segre Castellano Lleida, 9	Listas de espera de hasta 7 meses para sacarse el carnet de conducir	Escrita
12	18/07/2019	La Vanguardia	Qué motos puedo conducir con el carnet de coche	Digital
13	18/07/2019	20 Minutos	Tres herramientas para conocer el estado del tráfico antes de salir de viaje	Digital
14	18/07/2019	El Ideal Gallego Digital	Crecen los accidentes con motoristas implicados desde la llegada del período vacacional	Digital
15	17/07/2019	ABC	Crean una aplicación que lee en voz alta los mensajes de paneles de tráfico	Digital
16	17/07/2019	La Vanguardia	PATINETES ELÉCTRICOS CERMI URGE A REGULAR LOS PATINETES PARA QUE NO OCUPEN LAS ACERAS	Digital
17	17/07/2019	El Confidencial	De 80 km/h a sin límites: esta es la velocidad a la que tu coche puede viajar por Europa	Digital
18	17/07/2019	La Razón	"Coches zombies": ¿qué son y por qué la DGT quiere controlarlos ahora?	Digital
19	17/07/2019	El Periódico de Catalunya	Responsabilidad al volante	Digital
20	17/07/2019	El Español	La nueva idea de la DGT: un carnet para bicicletas y patinetes eléctricos	Digital
21	17/07/2019	20 Minutos	DGT aumentará los controles de alcoholemia	Digital
22	17/07/2019	Cope	Tráfico alerta del riesgo en las carreteras durante los meses de verano	Digital
23	17/07/2019	Diari Mes Digital	¿Por qué los niños tienen que viajar a contra-marcha?	Digital
24	17/07/2019	Cadena Ser	Imprudencias que siguen matando	Digital
25	17/07/2019	La Comunidad de Talleres	Revisar el coche podría evitar más de 1,7 millones de averías anuales	Digital
26	17/07/2019	Postventa.info	La mitad de los conductores europeos admite haber tenido sueño en un trayecto largo	Digital
27	17/07/2019	Todomotor Sevilla	Casi un millón de conductores andaluces circulan sin ver con nitidez	Blog

El porcentaje de conductores muertos tras tomar drogas se duplica en una década

Cuatro de cada diez fallecidos consumió alcohol, narcóticos o psicofármacos

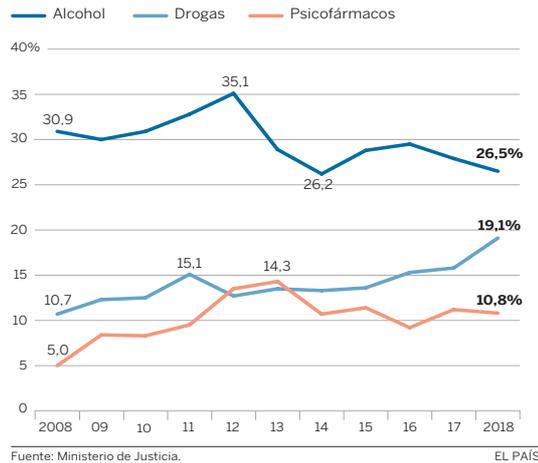
NICOLÁS PAN-MONTOJO, Madrid
El alcohol y las drogas siguen teniendo una gran influencia en las cifras de muertos en accidentes de tráfico en España. Un 43,4% de los conductores fallecidos en la carretera en 2018 había tomado alcohol y/o drogas, según se desprende de la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología (INT). Aunque estas cifras de siniestralidad se mantienen estables desde 2015, su origen está variando: mientras la intoxicación por alcohol en las víctimas mortales —tanto conductores como peatones— ha descendido casi un 5% en la última década, la presencia de

drogas ha aumentado en nueve puntos (del 10,7% en 2008 al 19,1% actual), principalmente cannabis y cocaína. “Hay una sensación de impunidad. Tenemos que hacer aún más controles de alcoholemia y drogas”, dijo ayer Pere Navarro, director de la DGT, durante la presentación de los datos. Para Bartolomé Vargas, fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, las cifras exigen “una respuesta rigurosa” por parte del Estado, sobre todo por el aumento del consumo de estupefacientes entre las víctimas mortales. Además, ambos mostraron su preocupación ante el dato de que en

Fallecidos en accidentes de tráfico

CONDUCTORES QUE DIERON POSITIVO

En porcentaje, según resultado toxicológico positivo.



más del 70% de los casos de alcoholemia el índice era superior a 1,2 gramos por litro, lo que supone una intoxicación muy severa. A pesar del aumento del por-

centaje de conductores muertos en accidente que habían consumido drogas, el alcohol sigue siendo de lejos la sustancia más detectada: dio positivo el 61,2%

de los casos en los que se detectaron sustancias, mientras que el 44% había ingerido drogas y el 25% psicofármacos. Casi la mitad de los conductores que habían tomado alcohol tenían también restos de marihuana o cocaína en sangre.

El perfil mayoritario es un conductor de turismo (el 94,4% de las víctimas que habían consumido drogas o alcohol eran hombres) de entre 25 y 54 años (un 65%), que había tomado cannabis, cocaína o alcohol. También aparece como perfil de riesgo el de los motociclistas varones de entre 25 y 50 años.

En 2018 se llevaron a cabo cinco millones de controles de alcoholemia y solo este verano está previsto que la Guardia Civil haga más de 900.000. España es el primer país de la UE en número absoluto de controles de droga, con más de 130.000 análisis practicados el año pasado.

A pesar de estas cifras y del aumento de pruebas para encontrar estupefacientes en el que trabaja actualmente la DGT, Navarro considera que “lo que falta es concienciación sobre las drogas, porque hay algunos consumos, como el porro o la cocaína, que están algo banalizados”.

ABC

LA DROGA SE PONE AL VOLANTE

Los españoles han perdido el respeto a tomar sustancias antes de conducir: se dispara el número de fallecidos en accidente de tráfico por consumo de estupefacientes en apenas tres años

[Páginas 42-43]





Accidente provocado en la A-8 por un conductor kamikaze, en tratamiento por depresión, que falleció en el siniestro

Informe toxicológico de los accidentados

Casi la mitad de los conductores fallecidos iban bebidos o drogados

► La Fiscalía declara la guerra a quienes se dopan antes de ponerse al volante y anuncia sanciones más duras

ÉRIKA MONTAÑÉS
MADRID

Un solo dato habla con crudeza: el consumo de drogas detectado en las autopsias de los cadáveres analizados tras accidentes de tráfico se ha disparado por encima de los nueve puntos porcentuales en la última década. La tendencia al alza en los últimos tres años es apabullante, opinan las autoridades del país en este ámbito.

Mientras, el consumo de alcohol se ha estabilizado e incluso tiende a la baja en el mismo periodo, pero se ha hecho evidente, dicen los mismos responsables, que se necesitan dos cosas. La primera, según afirmó ayer Pere Navarro, director de Tráfico, es revertir el cambio de mentalidad que ya se ha asentado en la sociedad sobre que el consumo de sustancias estupefacientes es inofensivo. Se ha perdido el miedo a ponerse al volante después de la ingesta. La segunda es menos conceptual: hay que declarar la guerra a los conductores que hayan tomado drogas. El fiscal jefe de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, adelantó que el Ministerio Público ultima un documento jurídico que contempla sanciones más duras para este delito.

Vargas no profundizó en detalles, si

bien ayer fue muy contundente con las instrucciones que va a dar la Fiscalía a partir de mañana a todas las policías judiciales. «Hasta aquí hemos llegado», aseguró. «El Ministerio Fiscal va a actuar con todas las competencias que tiene y lo va a hacer con toda prudencia y rigor», apuntó tras comprobar el aumento de víctimas mortales relacionadas con las drogas extraído de la Memoria toxicológica de 2018. Cuando se cumplen diez años de la creación de esta Fiscalía especial para vigilar los delitos de seguridad vial, la toma de drogas entre los conductores se ha elevado del 10% de los casos en 2008 a más de un 19% en 2018. «Esta curva es muy peligrosa -inquirió Vargas-. Un sector de la población lo percibe positivamente, que es bueno consumir este tipo de sustancias y ponerse después al volante».

Antonio Alonso, director del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, hizo públicos ayer los datos de la completa memoria, elaborada a partir de una muestra de 751 cadáveres sometidos a autopsia (de los cuales 535 eran conductores, 143 peatones y 73, acompañantes del vehículo). Alonso alertó de que más de cuatro de cada diez conductores fallecidos en 2018 (el 43,4%) iban o bebidos o drogados. La inmensa mayoría, un 94% de ellos eran hombres. El perfil que tra-

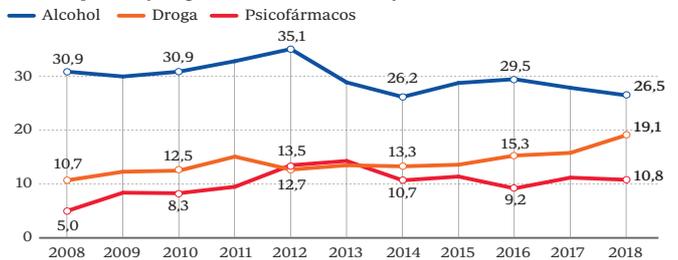
Conductores positivos en alcohol por edades

Cifras en porcentaje por franjas de edad



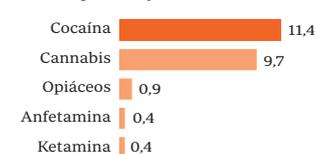
Conductores positivos según resultado toxicológico

Cifras en porcentaje (algunos combinaban alcohol y otras sustancias)



Positivos por droga en 2018

Cifras en porcentaje



Psicofármacos detectados

Cifras en porcentaje



Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

El 19,1% de los fallecidos En la última década, la ingesta de drogas se ha disparado nueve puntos porcentuales

za el Instituto inscrito en el Ministerio de Justicia es el de un varón que manejaba un turismo, tenía entre 25 y 54 años y había consumido cannabis o cocaína antes de perder la vida. La combinación de estupefacientes más detectada, no obstante, es la de alcohol y cocaína (en un 39,1% de los positivos).

La gente también ha perdido el respeto a beber alcohol y coger una moto, un vehículo que siempre resulta más vulnerable. El 56,1% de los conductores que dieron positivo manejaban un coche; por un 31,4%, que iban a lomos de una motocicleta o ciclomotor.

Reflejo del consumo social

El informe toxicológico de los accidentados no deja de ser un fiel espejo de lo que las asociaciones que trabajan con el consumo de drogas vienen alertando en las últimas fechas. Entre la población española se ha disparado el consumo de cannabis, se ha recuperado el de cocaína y vuelve a repuntar la heroína, un caballo perdido en la entrada de siglo y que ha aflorado con fuerza en el último lustro.

Además, «tenemos mucha calidad de vida en España, pero mala calidad del sueño», infirió Navarro, porque en la evolución de la década también crece el consumo de psicofármacos previos a conducir. Entre las pastillas cuyo rastro se ha detectado en los cuerpos escalan posiciones los somníferos y tranquilizantes, como la benzodiazepina, que están detrás del 74% de los 58 positivos en estos consumos. Les siguen, de lejos, los antidepresivos (32,7%).

Alonso llamó a la concienciación sobre el dato que juzgó como «alarmante». La cantidad de alcohol que se registró en las autopsias fue elevadísima. Más de siete de cada diez conductores dieron positivo con una tasa de intoxicación muy severa, por encima de 1,2 gramos por litro de sangre. El «positivo» empieza a contabilizarse a partir de 0,3 g/l. Y la «alarma» se extiende también a los peatones atropellados. El 80% de ellos iban con más de 1,2 y hasta 2 g/l de alcohol en sangre, o habían tomado drogas antes de que los embistiesen.

Desde Stop Accidentes, su vicepresidente Fernando Muñoz advierte del aumento de casos registrados por consumo de sustancias, si bien sería pertinente, dice a ABC, que el cumplimiento de las penas que se imponen por estos delitos e incluir otros, como la nula protección de las medianas, por ejemplo. Como cortafuegos, el director de Tráfico recordó los cinco millones de controles de alcoholemia y los 130.000 test de drogas practicados el año pasado. «Somos el país de Europa que más controla a sus conductores contra la sensación de impunidad» y de laxitud de sanciones que entrafía conducir dopado, destacó Navarro.

Alcohol y drogas matan en la carretera

EL consumo de alcohol, de drogas y de psicofármacos constituye el mayor riesgo de muerte al volante. Los datos son elocuentes: uno de cada dos conductores fallecidos en accidentes de tráfico el año pasado dio positivo en alguna de estas tres sustancias. Lo más alarmante es que la tendencia es creciente. En lo que va de año han aumentado un 13% con respecto al año pasado los conductores que han dado positivo tras un accidente con heridos o víctimas mortales.

Las muertes en la carretera por accidente de tráfico son una plaga contra la que no se puede bajar la guardia. En el primer semestre del año, en Catalunya, el número de fallecidos se ha reducido un 16% respecto al mismo período del año pasado, en que se registró un repunte. Es un dato positivo. Pero las 86 personas que han perdido la vida representan una cifra demasiado alta.

Para acabar con las muertes en la carretera, al margen de otras acciones, se hace imprescindible combatir a fondo la irresponsabilidad criminal que supone conducir un automóvil bajo los efectos del alcohol, las drogas o los psicofármacos. Esto sólo se puede hacer por tres vías: establecer más controles policiales, incrementar las sanciones administrativas y penales e intensificar las campañas de concienciación de los ciudadanos. Hay que endurecer la legislación para castigar más severamente a la

gente que se pone al volante sin estar en plena posesión de sus cualidades físicas y mentales, ya que son homicidas en potencia al suponer una amenaza para su vida y para las de los demás.

Las campañas para alertar contra los riesgos del consumo de alcohol en la conducción deben ampliarse también con mayor intensidad al consumo de drogas, ya que socialmente se ha banalizado el efecto que tienen en la salud y el comportamiento de las personas. En cierto sentido sucede lo mismo con la ingesta de psicofármacos y, a este respecto, los protocolos médicos deberían advertir más explícitamente que suponen un serio peligro para la conducción. Junto a todo ello, las distracciones al volante como causa de los accidentes han aumentado también en el primer semestre y, en ellas, el uso del móvil mientras se conduce resulta relevante. Hay que redoblar los esfuerzos para combatir este hábito tan pernicioso.

Es necesario reclamar una actitud más intensa y contundente de las autoridades contra los comportamientos de riesgo en la conducción, pero, asimismo, hay que apelar también a la responsabilidad individual de los conductores, que son los que tienen su vida en sus manos. Y esto es urgente hacerlo ahora, ya que en los meses de verano es cuando se concentra el mayor porcentaje de accidentes del año.

Alerta por la mayor presencia de alcohol en los siniestros mortales

■ El conseller de Interior valora positivamente la posibilidad de reducir la tasa al 0,0%



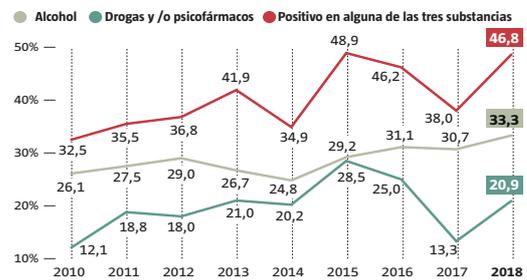
Epidemia. El 50% de los conductores fallecidos en el 2018 habían consumido drogas o alcohol

En verano ocurren el 23% de los accidentes mortales



BAJA EL USO DEL CINTURÓN Un 10% entre los ocupantes muertos... y un 33% entre los heridos graves

Positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos en un 50% de los conductores accidentados



FUENTE: Generalitat de Catalunya LA VANGUARDIA

RAÚL MONTILLA
Barcelona

Uno de cada dos conductores que fallecieron el año pasado en las carreteras catalanas dio positivo por drogas, alcohol o psicofármacos. Y desde enero de este año hasta el 15 de julio, los positivos de alcohol en accidentes en víctimas han aumentado un 13%. Dos datos que fueron los que más se remarcaron ayer en la presentación del último balance sobre accidentes de tráfico en la red viaria interurbana elaborado por el Servei Català de Trànsit. La presencia en crecimiento de alcohol en los accidentes más graves preocupa, hasta el punto que el conseller de Interior, Miquel Buch, valoró ayer positivamente la posibilidad, incluso, la posibilidad de reducir la tasa de alcoholemia al 0,0%.

“Apelamos a la responsabilidad de cada conductor”, espetó Buch en una comparecencia en la que estuvo flanqueado por el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Juli Gendrau, y el jefe de la

comisaría de Movilidad de los Mossos d'Esquadra, Joan Carles Molinero. Aunque del balance se desprende un descenso del 16% de víctimas mortales y del 5% de los siniestros mortales desde el 1 de enero de este año al 15 de julio, con respecto al mismo periodo del año pasado –se ha pasado de 102 fallecidos en 86 accidentes a 86 víctimas en 82–, no hubo triunfalismo.

LAS OTRAS PREOCUPACIONES Cae el uso del cinturón en siniestros graves y aumentan la velocidad y las distracciones

Todo lo contrario. “Todavía estamos lejos de bajar en el 2020 la mortalidad en un 50% con respecto al año 2010”, apuntó el responsable de Interior, que incidió en la presencia de alcohol y drogas en los siniestros más graves. De ahí la posibilidad de reducir la tasa de alcoholemia. “Nosotros no tenemos la competencia para reducir-

la, depende de la dirección general de Tráfico”, apuntó el responsable de Interior que, eso sí, recordó que ahora mismo el 0,0% es la tasa que la Generalitat recomienda, en la que se centran sus campañas. “Pero sería una buena propuesta”, dijo a preguntas de los periodistas sobre la posibilidad de que se aplicara.

Tanto Buch como Gendrau o Molinero mostraron también su preocupación por que el uso del cinturón haya disminuido en un 10% en el caso de los ocupantes muertos y un 33% entre los heridos graves en lo que va del 2019 con respecto al año pasado. Y lamentaron que en siniestros mortales hayan aumentado las causas de accidentalidad asociadas a la atención (10%) o a la velocidad (18%). “Nosotros podemos vigilar las carreteras para controlar la alcoholemia, la velocidad, pero quien decide usar el móvil o beber es el conductor”, manifestó Buch. “Los accidentes por distracciones pasan en rectas o en las auto-vías”, apuntó el director del SCT,

Colau abre la posibilidad a un peaje urbano

■ La alcaldesa Ada Colau abrió ayer la puerta a que la ciudad pueda tener un peaje urbano –cobrar por circular por determinadas áreas– si las otras medidas previstas, como la zona de bajas emisiones, se antojan insuficientes para reducir la contaminación. “El peaje es una de las propuestas que está encima de la mesa”, manifestó la edil en una entrevista en TV3, si bien esta medida no está desarrollada y apuntó que no se moverá ficha, al menos, hasta ver cómo funciona durante los primeros seis meses la zona de bajas emisiones.

que señaló que es cuando se circula por esas vías el momento en el que, equivocadamente, el conductor se siente más seguro para, por ejemplo, escribir un mensaje en el móvil.

Gendrau remarcó en su intervención que justo es ahora cuando comienza el periodo del año “de máximo riesgo”. Y es que se da la circunstancia de que entre julio y agosto se concentran más de un 23% de los accidentes mortales anuales, cuando este periodo tan sólo representa un 17% del total del año.

“En julio del año pasado murieron 22 personas y en agosto, 24. Pero detrás de cada accidente hay una persona, hay una familia”, manifestó Molinero.

Según datos del SCT, en verano las demarcaciones con más probabilidad de sufrir un accidente son Tarragona y Girona, ya que son las principales receptoras de movilidad turística. Las vías donde se prevé más siniestralidad vial son la AP-7, la N-340, la AP-2, la N-II, la C-12 y la C-14.●

Casi la mitad de los conductores muertos en 2018 iban drogados

El 44% de los que perdieron la vida había consumido drogas y el 61% iba bajo efecto del alcohol. El 94% de ellos eran varones

ARANCHARÍOS

arancharios@20minutos.es / @aranchariosp

El 43,4% de los conductores que murieron en las carreteras españolas en 2018 habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos, según la memoria que publicó ayer el Instituto Nacional de Toxicología sobre la incidencia del consumo de estas sustancias en las víctimas de tráfico. El informe recoge los análisis realizados a 751 fallecidos en accidentes viales a lo que se les practicó autopsia. Del total, 535 eran conductores, 143 peatones y 73 acompañantes.

El alcohol sigue siendo la sustancia más detectada en las víctimas al volante, ya que dieron positivo el 61,2% de los casos. De ellos, un

71,1% con una tasa de alcoholemia igual o superior a 1,2 gramos por litro de sangre. Pero los expertos también alertan por el consumo de otras sustancias que suponen un peligro para la conducción. Concretamente, el 44% de los conductores muertos al volante había ingerido drogas antes de tener el accidente, mientras que el 25% había ingerido psicofármacos (por ejemplo, antidepresivos).

El director general de Tráfico, Pere Navarro, anunció ayer su intención de aumentar los controles de alcohol y de drogas. Según los datos de la DGT, actualmente se hacen más de cinco millones de controles de alcoholemia al año y en 2018 hubo 30.000

LA CLAVE

Por debajo de la media europea

En España mueren 39 personas por millón de habitantes en accidentes de tráfico. Según el último balance de siniestralidad de la DGT, nuestro país es el séptimo de Europa con menos fallecidos, por debajo de la media europea, cuya tasa está en 49 por cada millón de habitantes.

de drogas, la cifra más alta en cualquier país europeo.

Navarro, además, mostró su preocupación porque «se ha banalizado el consumo del porro y la cocaína». Respecto a los psicofármacos, pidió implicación de los médicos para que al recetarlos adviertan de la incidencia

que pueden tener en la conducción.

La droga más detectada fue el cannabis (presente en los análisis del 59,8% de personas que habían consumido drogas), seguida de la cocaína (51%). Incluso, el Instituto de Toxicología detectó que un 39,1% de las personas había combinado alcohol y cocaína, mientras que un 28,3% mezcló alcohol y cannabis.

Estas cifras conocidas ayer llevaron al fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, a anunciar un documento en el que dará «una respuesta rigurosa» al aumento del consumo de drogas al volante, especialmente cannabis y cocaína. El fiscal Vargas se sumó a la petición de Navarro y consideró que es necesario implantar unos protocolos médicos para evitar el suministro excesivo de psicofármacos.

El perfil medio de los conductores que perdieron la vida en la carretera es el de un varón de entre 25 y 54 años, que iba al volante de un turismo, bajo los efectos del alcohol, el cannabis o la cocaína. Un 94,4% de los 232 casos positivos en conductores fallecidos son hombres y el 65,7% está en una franja de edad de 25 a 54 años. ●

Un ciclista y 11 conductores denunciados en la última campaña de la DGT sobre bicicletas

M.D.

La DGT intensificó la vigilancia en carreteras frecuentadas por ciclistas el pasado fin de semana, una campaña que en Salamanca supuso la denuncia de doce personas, una de ellas ciclista y el resto conductores.

La Subdelegación del Gobierno indicó que en total fueron controladas 156 bicicletas del 13 al 14 de julio, aunque solo uno de los ciclistas fue denunciado. En cambio hubo otros 11 usuarios a los que se abrió expediente. 9 de los conductores fueron denunciados por exceso de velocidad, uno por conducción negligente y otro por no respetar la preferencia de paso de los ciclistas.

La DGT, en colaboración con la Guardia Civil de Tráfico, llevó a cabo un operativo que supuso el incremento de la vigilancia a pie de carretera y desde el aire para que todos los conductores respeten las normas de seguridad vial establecidas. Los agentes focalizaron la vigilancia en la distancia lateral de los adelantamientos, velocidad, maniobras antirreglamentarias y aumentaron los controles preventivos de alcohol y drogas.

La estadística justifica la mano dura de la DGT ante la siniestralidad

EDITORIAL

La mitad de los muertos en carretera en 2018 había consumido alcohol o drogas

La toma de conciencia sobre los riesgos de ponerse al volante de un vehículo en estado de embriaguez es imprescindible. Los datos apuntados ayer desde el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses no dejan lugar a dudas acerca de esta necesidad: si un 48% de las personas que murieron en accidentes de tráfico el año pasado en España dieron positivo en alcohol o drogas queda demostrada la incidencia que el consumo de estas sustancias tiene en la seguridad vial y, en consecuencia, en garantizar la vida de las personas.

El riesgo cero no existe, pero en ese objetivo es en el que se debe trabajar desde todos los ámbitos y sin caer en el desánimo pese a que las cifras no son, ciertamente, para que cunda el optimismo. Después de tantos años de campañas de concienciación, algunas de ellas con un contenido visual impactante y hasta objeto de polémica por su crudeza, resulta un tanto descorazonador descubrir que los mensajes no calan y que es todavía muy alto el número de conductores que se ponen al volante tras haber ingerido sustancias que no solo lo hacen desaconsejable, sino incompatible. Y en estos casos las responsabilidades no hay que buscarlas en las administraciones públicas ni en las autoridades que trabajan en dar una solución a este grave problema. Es la sociedad la que debe asumir sin paliativos la falta de conciencia y sus inevitables consecuencias.

Los datos son tan reveladores que justifican cualquier propuesta de endurecimiento de las reglas actuales y sus sanciones. Con ello suele ir aparejado un

incremento de la pena económica, que a su vez se combate desde la ciudadanía con el pretexto fácil de que la Administración solo pretende recaudar. Las cifras no corroboran la versión popular sino que llenan de razones a la DGT para promover medidas cada vez más firmes contra conductas inapropiadas. Porque no se trata tan solo de los riesgos asociados al consumo de alcohol y drogas que, hasta hace unos años eran, junto al exceso de velocidad, los factores de riesgo asociados a la siniestralidad en las carreteras. Ahora se han sumado otros derivados de los avances tecnológicos, como el uso de aplicaciones en los móviles. Es en lo que las autoridades están poniendo el acento aprovechando el periodo veraniego, en el que se producen millones de desplazamientos todos los fines de semana y coincidiendo con los cambios de quincena.

La toma de conciencia de los peligros que supone conducir sin poner todos los sentidos es cuestión de cada individuo, pero no debemos darnos por vencidos en la tarea colectiva de conseguir llamar la atención de aquellos a quienes les falta tal conciencia de la realidad. En 2018 bajó la cifra de muertes por accidentes de tráfico. Fue una buena noticia, pero lograda a partir de los incrementos consecutivos desde 2013. La prohibición y las sanciones ya han quedado claro que no logran ser del todo una solución válida, aunque sea necesaria. La duda, lamentablemente, es cuánto más restrictivas han de ser las normas y elevadas las sanciones para que la sociedad, aunque sea por obligación, entienda los peligros.

Editorial

Al volante, tasa de alcohol 0,0%

Uno de cada dos implicados en siniestros en las carreteras catalanas en lo que va de año había tomado alcohol

La carretera sigue siendo una lacra que de forma inexplicable aceptamos socialmente como un tributo a la modernidad. Este mentalidad fatalista debe cambiar. Hoy en día, con las modernas tecnologías y los sistemas de control, no podemos renunciar al objetivo de cero víctimas en nuestras carreteras. ¿Acaso aceptamos que cada año muera gente por el uso de los ascensores? No tenemos por qué considerar «normal» la muerte en las carreteras. El departamento de Interior de la Generalitat de Catalunya presentó ayer el balance de la siniestralidad de los primeros seis meses del año. El Servei Català de Trànsit (SCT) insiste, entre otros muchos consejos para una movilidad segura, que todos los pasajeros deben ir sentados en la posición correcta y utilizar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil adecuados a su edad y tamaño. El uso del cinturón ha disminuido en un 10% entre los ocupantes muertos en las carreteras catalanas este año y un 33% entre los heridos graves. Es incomprensible que a estas

alturas todavía haya conductores y viajeros que no utilicen el cinturón.

Otro dato alarmante es el aumento de los positivos de alcohol. El 13% de los conductores implicados en accidentes con víctimas circulaba con una tasa de alcohol por encima de la permitida. En general, 1 de cada 2 conductores implicados en un siniestro en la carretera había tomado alcohol, drogas o psicofármacos. Otra cifra intolerable.

Debemos plantearnos seriamente implantar la tasa 0,0%, la que se considera la única tasa de alcohol segura. No se puede dar pie a especular sobre si se ha bebido poco o mucho. Si hay que conducir, sencillamente no debe beberse nada de alcohol. Adoptar esta medida es competencia de la Dirección General de Tráfico (DGT). Siempre ha costado implantar medidas de seguridad. Costó implementar el cinturón y el uso obligado del casco en las motos y hoy es inconcebible circular sin este elemento de protección. Dentro de poco se verá como una rareza tomar alcohol si conduce.

Un 85 % de aragoneses opina que la tecnología aumenta la seguridad

Los encuestados creen que muchos accidentes de tráfico podrán evitarse si impidiera el uso del móvil al volante

HUESCA.- La gran mayoría de los conductores aragoneses -el 85,71 %- opina que la tecnología puede aumentar su seguridad en la carretera: el 90,58 % considera que reduciría los accidentes a la mitad, si impidiera conducir bajo los efectos del alcohol, drogas o cansancio. Y el 84,13 % cree que la disminución se produciría si los avances tecnológicos impidieran usar el móvil al volante sin manos libres, según los datos extraídos de un estudio realizado por Gonvarri y Movistar.

Otro dato importante que refleja el estudio es que el 58 %

de los aragoneses se salta los límites de velocidad en autovías y autopistas. Y el 86 % considera tener el coche en perfecto estado de revisión mecánica.

El estudio de Gonvarri y Movistar *Españoles al volante, distracciones y uso del móvil* revela que el 54,37 % de los conductores admite que una distracción al volante les ha puesto en alguna vez en peligro. Y casi uno de cada cuatro españoles asegura haber tenido algún incidente menor o susto por este motivo.

Según 9 de cada 10 españoles encuestados -las mujeres en mayor medida-, el teléfono móvil es la principal causa de distracción al volante. De estas distracciones, se ha elaborado una escala que mide el nivel de distracción de diversas acciones que se realizan al conducir. Los actos que más distraen, según los conductores aragoneses

son escribir wasaps, leer noticias, hacer fotos y leer mensajes. Por el otro lado de la tabla, los encuestados no ven tan peligroso hablar por el móvil con el manos libres, consultar el GPS o escoger una canción.

Unos 2,37 segundos es el tiempo medio que los españoles creen que se puede estar como máximo al teléfono sin perder la atención en la carretera y correr peligro, subiendo esta percepción hasta los 3,55 segundos en el caso de los más jóvenes (18 a 24 años de edad), es decir, unos 120 metros a una velocidad de 120 kilómetros por hora, o lo que es lo mismo, una distancia mayor a la de un campo de fútbol.

Dos de cada 10 encuestados afirman que alguna vez, en el coche, les han dicho cuando conducían que dejaron de uti-



EN CIFRAS

58

El 58 % de los aragoneses rebasa los límites de velocidad en autovías y autopistas.

2,37

Los españoles creen que el peligro de sufrir un accidente aparece a partir de los 2,37 segundos.

3,55

Los más jóvenes elevan el límite temporal de sufrir un accidente a los 3,55 segundos.

76,98

El 76,98% de los españoles confiesa que se distrae al conducir, siendo los jóvenes y los varones los que más desatienden.

lizar el móvil, siendo estos en mayor medida los hombres y en edades de 18 a 35 años.

En cuanto a las distracciones independientes del uso del móvil, un 76,98 % de los españoles declara que se suele distraer cuando conduce, siendo los más jóvenes, los de 35 a 44 años de edad, y los hombres quienes aseguran desatender más la conducción.

Los encuestados reconocen diferentes riesgos al volante: el teléfono móvil, conducir en estado de cansancio, la conducción agresiva, el uso del GPS, pensar en otras cosas y comer, beber o fumar mientras se conduce. Sin embargo, llevar mascarotas o ir pendiente de la radio no es motivo de distracción para ellos.

El principal motivo que hace conducir de manera más segura y responsable al 82,49 % de los españoles encuestados (sobre todo a las mujeres, los que hacen pocos kilómetros anuales y los que usan coches utilitarios) es el miedo a tener un accidente. ● D. A.

la siniestralidad en Catalunya

Preocupante descenso del uso del cinturón

El uso del cinturón ha disminuido el 10% entre los ocupantes de vehículos muertos en las carreteras catalanas en lo que va de año y el 33% entre los heridos graves. Estas cifras preocupan en el Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya, que ayer presentó el balance de la siniestralidad de los primeros seis meses del 2019. El Servei Català de Trànsit (SCT) insistió en sus consejos para una movilidad segura: «todos los pasajeros deben ir sentados en la posición correcta y utilizar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil adecuados a su edad y su tamaño».

Otro dato alarmante es el aumento de los positivos en al-

cohol. En concreto, el 13% de los conductores implicados en accidentes con víctimas circulaban con una tasa de alcohol por encima de la permitida. En general, uno de cada dos conductores implicados en un siniestro en la carretera había tomado alcohol, drogas o psicofármacos. «Son datos preocupantes, sobre todo si tenemos en cuenta que es una tendencia creciente desde el 2010», explicaron fuentes de Interior, favorables a la tasa 0,0%, la que consideran «la única tasa de alcohol segura». «Hemos propuesto esta medida y muchas otras, pero es competencia del Estado a través de la Dirección General de Tráfico (DGT)», puntualizó el 'conseller' Miquel Buch, quien

también recordó que la situación «provisional» del actual Ejecutivo dificulta mantener unas conversaciones más fluidas.

El dato positivo, acaso el único, es el descenso de muertos (una caída del 16%) y siniestros mortales (un 5% menos) entre el 1 de enero y el 15 de julio respec-

«comportamiento responsable en la carretera» durante los desplazamientos en periodo estival, cuando se pueden acumular factores de «alto riesgo» como la relajación al volante, el desconocimiento de las carreteras por las que se circula y las conductas negligentes, enumeró el titular de Interior.

El Govern se muestra favorable a imponer un estricto 0,0%, la única tasa de alcohol segura

to al mismo periodo del año pasado. Sin embargo, Interior y el SCT pidieron a los conductores que no bajen la guardia. Y es que precisamente en verano, durante los meses de julio y agosto, se concentran más del 23% de los accidentes mortales anuales. En este sentido, Buch apeló a un

OBJETIVOS DE EUROPA // Buch recordó que detrás de las 86 víctimas que perdieron la vida en los 82 accidentes de tráfico en la red viaria interurbana contabilizados hasta el 15 de julio había personas y puso el acento en las «familias destrozadas por la mortalidad en la carretera». Esta disminución de víctimas mortales, además, está lejos de los objetivos fijados por Europa, que marca una reducción del 45% para este año respecto al 2010 –el descenso está siendo de un 28,3%– y del 50% en el 2020. **LUIS BENAVIDES**

TRÁFICO POLÉMICA

Listas de espera de hasta 7 meses para sacarse el carnet de conducir

Las autoescuelas denuncian que la falta de examinadores de Tráfico es un problema “insostenible” || En Lleida solo hay seis y en Vielha ya no se hacen pruebas

M.C. / AGENCIAS

LLEIDA | Las autoescuelas continúan en pie de guerra debido a la falta de examinadores y personal administrativo, una situación “insostenible” que ha provocado el cierre del centro para examinarse en Vielha. Así lo aseguró ayer el presidente de la Federació d'Autoescoles de Catalunya (FAC), el leridano Raül Viladrich, quien destacó que todos los alumnos de la Val d'Aran tienen que trasladarse a La Poble de Segur, que funciona al 50%. “Los pocos examinadores que hay – seis en las comarcas leridanas – han pasado en los últimos años de evaluar a 16 alumnos por día a doce, aunque en los meses de verano se reduce a once por día”, explicó Viladrich. Aunque a mediados de agosto la Dirección General de Tráfico tiene previsto desplazar a Lleida un examinador para reforzar la plantilla después del verano, “solo estará en Ponent durante unos meses y lo que necesitamos es personal fijo para dar respuesta a la larga lista de espera”, apuntó el presidente de la FAC. Aunque las autoescuelas leridanas aún no disponen de datos actualizados de la lista de espera, hace apenas unos meses se calculaba que había cerca de 2.500 pendientes de examinarse en las pruebas para conseguir el permiso de conducir. Unos



Imagen de una concentración de autoescuelas ante la sede de la DGT en Lleida

150 coches de autoescuela se concentraron ayer ante la Delegación del Govern en Catalunya para denunciar esta falta de personal en las prefecturas de Catalunya, lo que ha provocado un colapso en el sistema de exámenes. Durante el acto, reclamaron “un plan estratégico concreto, pactado con todas las partes implicadas, con un

objetivo claro y concreto, acotado en el tiempo y de aplicación inmediata”, así como que haya más capacidad de exámenes diaria en las prefecturas y que se disminuya la bolsa de más de 50.000 alumnos pendientes de examinarse en Catalunya. Viladrich explicó que este problema ocurre desde 2013 y añadió que la espera para examinarse,

dependiendo de la zona, se puede alargar hasta 6 ó 7 meses, lo que perjudica a los alumnos, que “ven limitadas sus capacidades laborales y sociales al no poder obtener el permiso de conducir”, y a las autoescuelas. En esta línea, Viladrich reclamó 25 examinadores más en Catalunya para lograr un servicio eficiente.

Qué motos puedo conducir con el carnet de coche

Redacción • original

Si dispones del permiso B podrás conducir motocicletas sin tener que pagar, ni hacer otro examen

Los conductores con carnet de conducir pueden llevar ciclomotores sin la necesidad de una formación complementaria (ToL_U4F / Getty)

Cuando ya se lleva un tiempo conduciendo coches, la confianza y la curiosidad animan a muchos conductores a probar de ir en **motocicleta**. Las buenas noticias son que no es necesario un permiso especial para pasarnos a las dos ruedas si siempre hemos llevado un coche. De hecho, las opciones son cada vez más atractivas y diversas, y está bien conocerlas antes de comprarnos un vehículo u otro.

El **permiso B** nos abre muchas puertas para que podamos pasárnoslo bien yendo en moto. Como norma general, cualquier persona que posea este carnet puede conducir motocicletas de una cilindrada de hasta **125 cc**. Aún así, existen excepciones en la que no se aplica esta norma, dependiendo del tipo de conductor. Por lo tanto, debemos tener claro cuáles son los requisitos para llevar una motocicleta y si, en nuestro caso, cumplimos con ellos.

Cuando ya se lleva un tiempo conduciendo coches, la confianza y la curiosidad animan a muchos conductores a probar de ir en motocicleta (Pixfly / Getty)

Todo conductor puede conducir motos de hasta 125 cc sin sidecar y que no superen una potencia de 11 kW. El único requisito es que hayan transcurrido más de tres años desde que te sacaste el carnet de coche. No obstante, si lo que te interesa es la potencia, también existe la opción de las motocicletas de tres ruedas homologadas, un vehículo menos común, pero que también puede ser muy atractivo para algunos usuarios.

Eso sí, el ahorro es positivo, ya que todos aquellos conductores interesados en conducir motocicletas podrán hacerlo sin los trámites y los costes que supone sacarse el **carnet A2**.

Pero si acabas de sacarte el carnet y la curiosidad por las motos ya empieza a picarte, no te preocupes, no tendrás que esperarte tres años, existen otras opciones. Si este es tu caso, debes apostar por el **ciclomotor**. Su uso es mucho más limitado, pero es ideal para las zonas urbanas.

Hoy en día la manera de moverse por las ciudades ha cambiado mucho. Ante esta realidad, cada vez son más las marcas que apuestan por electrificar sus vehículos, así que si estás planteándote la idea de adquirir un vehículo para circular por zonas urbanas, puede que sea buena idea optar por una **moto eléctrica**. Cada vez hay más motos propulsadas por electricidad en el mercado, y pueden ser un atractivo muy interesante para que las restricciones de tráfico no nos afecten. Además, hoy en día existen multitud de compañías como Ecootra o Yego que ofrecen servicios de alquiler de motos eléctricas por minuto, una opción muy interesante para desplazamientos puntuales y para aquellos que no comprarse una moto en este momento.

Hoy en día existen multitud de compañías como Ecootra o Yego que ofrecen servicios de alquiler de motos eléctricas por minuto (Yugo)

Sea como sea, antes de que decidas lanzarte a la carretera, es aconsejable que **practiques** en un entorno con poco tráfico u optar por hacer un curso en una autoescuela para que nos ayuden a acomodarnos a las dos ruedas. Recuerda que las motocicletas no se llevan igual que los coches, así que puede ser buena idea repasar el libro de teoría de la autoescuela y recordar las normas más importantes.

Tres herramientas para conocer el estado del tráfico antes de salir de viaje

original



Retenciones en la A-6 en la primera operación salida del verano.

DGT

No es una bola de cristal, ni cuenta con una precisión matemática pero **sirve para que los conductores puedan hacerse una idea de cómo se prevé que esté la circulación** en las entradas y salidas de las zonas urbanas y zonas de costa el día que tengan previsto viajar este verano.

Debido a que estamos en fechas de mucha afluencia de tráfico en las carreteras, **la DGT ha puesto a disposición de todos los usuarios de internet una herramienta** que permite consultar cómo estará el tráfico el día que viajen. No se trata de una previsión pormenorizada si no de un primer vistazo para estar prevenido antes de salir de viaje.

Su funcionamiento es muy sencillo basta con entrar en la web de la DGT y **acceder a la infografía animada**. Una vez allí se selecciona el mes y el día de viaje y la franja horaria (mañana o tarde) en la que se prevé iniciar el camino. La infografía devuelve una respuesta en la que **señala tres opciones de tráfico (fluido, lento o congestionado) para cuatro zonas diferenciadas**: entrada y salida de áreas urbanas, y entrada y salida de zonas de costa.

A través de esta herramienta, **la DGT quiere facilitar a los conductores el programarse la salida y llegada a destino**, para que puedan hacerse una idea del tráfico que se encontrará por el camino y ayudar a que no se concentren todos los movimientos en el mismo día, como ocurre durante las operaciones salida regreso durante el verano. De esta forma se prevé que **se pueden evitar atascos** o situaciones de estrés al volante.

No obstante, quien desee profundizar en este tipo de información para poder organizar su viaje, **puede ver una infografía con todos los días también elaborada por la DGT** o, incluso, para quien desee conocer las incidencias exactas que se estén produciendo en la carretera por la que vaya a circular, también se pone a su disposición **un mapa con información de las carreteras principales de España**, en el que se señala cuáles son convencionales y cuáles autovías y autopistas, y donde estarán las principales obras. Simplemente haciendo clic sobre la zona del mapa de la que estás interesado en conocer la información, puedes acceder a la aplicación de la DGT que te permite consultar **todas las incidencias, actualizadas en tiempo real**.

- Un hombre mata a su madre y luego se suicida en una vivienda de Casas de Benítez
- El sorteo Especial de Julio de la Lotería Nacional reparte dinero por Lleida, Murcia y León

- **'Stranger Things': Noah Schnapp se pronuncia sobre la sexualidad de su personaje | Cinemania**

Crecen los accidentes con motoristas implicados desde la llegada del período vacacional

original



Un motorista de 41 años resultó herido leve en la rotonda de las Esclavas a las nueve de la mañana | PEDRO PUIG

El verano es la época en la que más motocicletas y ciclomotores se ven circulando por las calles. Y el resultado es un aumento proporcional en el número de siniestros con motoristas implicados. Ayer mismo se registraron dos: el primero una colisión entre un turismo y una moto en la rotonda de las Esclavas en la que resultó herido un hombre de 41 años y otro poco antes de las cuatro y media de la tarde, en el puente de A Pasaxe, en dirección salida de la ciudad, que produjo un importante embotellamiento, según fuentes de la Dirección General de Tráfico.

El incidente en el puente de A Pasaxe tuvo lugar justo en mitad del recorrido. Un turismo alcanzó a una de dos motocicletas que viajaban justo por delante de él, y la máquina alcanzada quedó justo sobre la mediana, lo que afectó también en cierta medida a la circulación en sentido contrario.

El atasco se prolongó hasta pasadas las cinco y cuarto, según la DGT. Al lugar de los hechos acudieron efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para ordenar la circulación, que se había detenido completamente, en todos los carriles, puesto que el otro motorista se había parado también para ayudar a su compañero en plena vía, y, como no había arcenes, tampoco podían hacerse a un lado.

Últimos siniestros

En las últimas semanas se han venido registrando accidentes de importancia. El martes, a la una menos diez de la mañana, había tenido lugar un atropello en la plaza de Ourense con dos víctimas: una mujer de 62 años y un niño de dos que viajaba en un cochecito. Según fuentes municipales, ambos fueron arrollados por un motorista cuando estaban cruzando la calle. La mujer atropellada fue identificada por la Unidad de Atestados de la Policía Local como J.M.P.M., de 62 años, y fue trasladada al Complejo Hospitalario Universitario por una ambulancia del 061, mientras que el niño fue trasladado al Materno.

El jueves pasado, un hombre resultó haber resultado herido de carácter grave al ser embestido por una furgoneta cuando circulaba por la ronda de Outeiro en su motocicleta. La víctima fue identificada por la Unidad de Atestados de la Policía Local como A.A.P., de 63 años, cuyo estado le obligó a ser trasladado urgentemente al Complejo Hospitalario Universitario donde ingresó con un pronóstico de heridas graves, especialmente un traumatismo craneoencefálico

por el que fue ingresado.

El accidente ocurrió en el cruce de la calle del Alcalde Pérez Ardá con la ronda de Outeiro. Al parecer, el motorista bajaba por esta vía cuando fue arrollado por la furgoneta. El conductor clavó los frenos, pero no pudo evitar embestir la moto, que quedó encajada bajo el parachoques, justo sobre el paso de cebra de Alcalde Pérez Ardá y golpeó a una peatón que esperaba en la mediana.

A principios de mes, se registró un accidente a las seis y media de la tarde en el Paseo Marítimo, a la altura de la Casa de los Peces, entre un turismo y una motocicleta. En un principio, se pensaba que el piloto de la motocicleta había resultado herido al ser proyectado al asfalto y al lugar acudieron efectivos de la Policía Local, pero luego constataron que la víctima se encontraba prácticamente ilesa, a pesar del golpe.

Crean una aplicación que lee en voz alta los mensajes de paneles de tráfico

15-07-2019 / 14:41 h EFE • original

Un equipo de investigación de la Universitat de València ha creado una aplicación para teléfonos móviles gratuita que lee en voz alta los mensajes de los paneles informativos de la Dirección General de Tráfico (DGT) cuando el vehículo se aproxima a ellos.

Se trata de READit VMS, una aplicación para móviles que localiza al usuario mediante GPS y lee en voz alta el texto y los pictogramas de los paneles de mensaje variable (PMV) cuando el conductor se acerca, según un comunicado de la Universitat.

Esta aplicación permite conocer anticipadamente el contenido del panel informativo incluso cuando las circunstancias de conducción son desfavorables, por ejemplo cuando hay niebla, lluvias torrenciales, tráfico denso, es de noche y también cuando el panel está estropeado, ya que conecta directamente con la DGT.

La aplicación también es muy útil cuando el conductor tiene dificultades para leer, como en el caso de personas mayores o con dislexia, y además traduce automáticamente los mensajes a catalán/valenciano e inglés, por lo que "es muy práctica" para los conductores extranjeros que circulan por las carreteras españolas.

Según explican los directores del proyecto, Javier Roca y Pilar Tejero, el objetivo inicial de la investigación era facilitar la lectura de las señales en la población con dislexia, pero pronto se dieron cuenta que la aplicación "mejoraba la accesibilidad de las señales y favorecía la inclusión de todos los conductores, con o sin dificultades en la lectura".

La aplicación ha sido desarrollada por la Estructura de Investigación Interdisciplinar Lectura de la Universitat de València (ERI Lectura), gracias a la financiación de la Dirección General de Tráfico.

La ERI Lectura es una estructura de investigación creada en la Universitat de València para promover la investigación en lectura y difundir los resultados de investigación de los grupos que la componen, y está formada por investigadores de las universidades de València y Salamanca, entre otras.

Ha desarrollado productos tecnológicos para investigar, evaluar y mejorar la competencia lectora, y combina investigación de laboratorio con instrumental sofisticado de análisis de procesos lectores e investigación aplicada en situaciones habituales de lectura, según las mismas fuentes.

CERMI urge a regular los patinetes para que no ocupen las aceras

Redacción • original

Madrid, 17 jul (EFE).- El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) ha exigido a los ayuntamientos que adopten con "urgencia" regulaciones que prohíban la circulación y el estacionamiento de patinetes eléctricos y vehículos de movilidad personal (VMP) en las zonas peatonales al considerarlos un peligro para las personas con discapacidad.

El CERMI ha hecho esta petición a los nuevos ayuntamientos surgidos de las elecciones locales del pasado 26 de mayo, hasta que "llegue una normativa estatal obligatoria que establezca esta prohibición en toda España".

En un comunicado difundido este miércoles el CERMI denuncia que estos vehículos colonizan las grandes ciudades y suponen un problema de "seguridad pública en términos de emergencia" ya que, pone en peligro a los peatones, en especial, a las personas con discapacidad, a los mayores y a los niños, que consideran que están siendo expulsados de espacios públicos como parques y jardines.

El CERMI señala que los nuevos consistorios no pueden eludir por más tiempo este asunto, deben dotarse de normativa exigente y hacerla cumplir y evitar "situaciones de burla" a las normas establecidas en las ciudades donde circulan VMP.

Este comité recuerda que ha reclamado al Gobierno, a través de la Dirección General de Tráfico, que modifique el Reglamento General de Circulación y el Reglamento de Vehículos para que la prohibición de circular y estacionar en las aceras y espacios peatonales se cumpla o sea obligatorio en todo el país, y no quede a voluntad de cada ayuntamiento. EFE

[Ni un euro del Barça por Neymar](#)

ÚLTIMA HORA

ESPAÑA

OPINIÓN

COTIZALIA

EUROPA

MUNDO

CULTURA

DEPORTES

COMUNICACIÓN

TEKNAUTAS

TELEVISIÓN

ACV

SOCIEDAD

DECOMPRAS

DESCUENTOS

VIRALES

MULTIMEDIA

VANITATIS

GENTLEMAN

ALIMENTE

EC LABORATORIO

VIAJAR EN COCHE

En a sin límites: esta es la velocidad a la que un coche puede viajar por Europa

Los límites de velocidad son los mismos y, por seguridad y para evitar multas, es importante conocer los de cada país



Velocidad en Europa. (Foto: Unsplash -Vincent Delegee)



C.M. [Email icon] [Twitter icon]

TAGS

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) – GEOGRAFÍA – ACCIDENTES – INTERNACIONAL

TIEMPO DE LECTURA 5'

17/07/2019 20:03

El **verano** es uno de los momentos más esperados del año. La vacaciones y el buen tiempo **invitan a muchos españoles a viajar**. Ya sea por aire, por mar o por tierra, son millones las personas que se

LO MÁS LEÍDO

MOTOR

EL CONFIDENCIAL

1 Cuánto costará el Mini eléctrico que llegará en 2020 (y que puedes reservar por 1.200€)



desplazan durante los meses de julio y agosto hasta otros puntos de la geografía nacional o internacional para disfrutar de unos días de desconexión lejos de su lugar de residencia y, sobre todo, de su puesto de trabajo.

De hecho, según la **DGT**, dentro de España se espera que durante estos 62 días se lleven a cabo **90 millones de desplazamientos por carretera**, una cifra 1,5 millones más alta que la que se registró en 2018, cuando 88,5 vehículos recorrieron el país en busca de un destino vacacional dentro o fuera de España, y que convierte a esta operación veraniega en una de las más importantes del año junto a la de Navidad.

Conscientes de la gran afluencia de tráfico en las carreteras **la DGT ha reforzado su dispositivo de seguridad** y, además de proponer rutas alternativas para quienes se dirigen a destinos costeros desde Madrid o Barcelona, ha **instalado nuevos radares en las carreteras** para controlar la velocidad de los vehículos, uno de los factores, junto a las distracciones y el alcohol, que más accidentes de tráfico causa. De hecho, el organismo recuerda que cuando la velocidad es excesiva, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando esta es adecuada.

2 Nuevo Mazda CX-30, la fusión natural entre el SUV compacto y deportivo



3 El éxito de los híbridos de Lexus en un mercado premium que cae un 5%



4 De 80 km/h a sin límites: esta es la velocidad a la que tu coche puede viajar por Europa



5 ¿Viajas en coche? Estos son los puntos más baratos para repostar diésel y gasolina



Guía de la operación salida de verano: mejor hora (y día) para conducir, rutas a evitar...

T.F.

La operación salida de verano arranca con una primera fase que va desde este viernes al lunes 1 de julio. Aquí tienes algunas recomendaciones

Pero, **¿cuál es el límite de velocidad en cada vía?** La respuesta es más que sencilla: la que marque la señalización.

En **España**, la velocidad máxima permitida para turismos en vías interurbanas es de **120 kilómetros por hora en autopistas y autovías**, y después de que entrase en vigor la modificación del artículo 48 del Reglamento General de Circulación, referido a los límites de velocidad en **carreteras convencionales, de 90 kilómetros por hora** en estas. Sin embargo, en el resto de Europa, hacia dónde se suelen dirigir un gran número de vehículos durante las vacaciones de verano, cada país tiene su propia regulación.

La velocidad permitida en Europa varía desde la libertad total hasta los 80 km/h

autovías y autopistas cada uno de los territorios de la Unión, que van desde la velocidad ilimitada, siempre y cuando se respeten las normas de seguridad vial requeridas como la distancia de seguridad, hasta los 80 kilómetros de países como Malta o Letonia.

- **Alemania:** La velocidad recomendada es de 130km/h en la autobahn, la red de autovías estatal. Sin embargo, en la mayoría de tramos está limitada a esta velocidad y existen otros, minoritarios, en los que no existen límites aunque los conductores sí tienen que respetar el resto de normas de seguridad vial como la señalización de los cambios de carril o la distancia de seguridad.
- **Austria:** 130 km/h en autovías y autopistas.
- **Bélgica:** 120 km/h en autovías y carreteras con dos o más carriles en cada sentido no separados por marcas viales
- **Bulgaria:** 140 km/h en autopistas y autovías con tramos de 120 km/h
- **Chipre:** 100 km/h en autopistas y autovías
- **Croacia:** 130 km/h en autopistas y autovías
- **Dinamarca:** 130 km/h en autopistas y autovías
- **Eslovaquia:** 130 km/h en autopistas y autovías
- **Eslovenia:** 130 km/h en autopistas y autovías aunque hay tramos con limitación a 110 km/h
- **Estonia:** 90 km/h en autopistas y autovías con excepción veraniega. Durante esta estación la velocidad permitida en vías de doble calzada alcanza los 110 km/h
- **Finlandia:** No tiene reglamentación específica y general sobre la velocidad en autopistas y autovías. Cada una de ellas tiene la velocidad limitada de manera individual, y puede variar desde los 80 km/h hasta los 120 km/h.
- **Francia:** 130 km/h en autopistas y autovías aunque hay tramos con limitación a 110 km/h
- **Grecia:** 130 km/h en autopistas y autovías aunque hay tramos con limitación a 110 km/h
- **Hungría:** 130 km/h en autopistas y autovías aunque hay tramos con limitación a 110 km/h
- **Irlanda:** 120 km/h en autopistas y autovías
- **Italia:** 130 km/h en autopistas y autovías
- **Letonia:** 80 km/h en vías no urbanas
- **Liechtenstein:** 70/km/h en vías interurbanas
- **Lituania:** Es un caso particular. La velocidad máxima en autopistas es de 130 km/h de abril a octubre y 110 km/h de noviembre a marzo; y en autovías de 120 km/h de abril a octubre y 100 km/h de noviembre a marzo
- **Luxemburgo:** 130 km/h con en autopistas y autovías y 110 km/h cuando llueve
- **Malta:** 80 km/h en autopistas y autovías
- **Noruega:** 100 km/h en autopistas y autovías



Siguiente

- **Países Bajos:** La limitación varía en autopistas y autovías desde los 130 km/h hasta los 100 km/h
- **Polonia:** 140 km/h en autopistas y 120 km/h en autovías. Si hay calzada única, 100 km/h
- **Portugal:** 120 km/h en autopistas aunque hay tramos con límite en 100 km/h
- **Reino Unido:** 112 km/h por hora (70 mp/h)
- **República Checa:** 130 km/h en autopistas y autovías, con limitación a 80 km/h cuando atraviesan poblaciones
- **Rumanía:** 130 km/h en autopistas y autovías
- **Suecia:** 110 km/h en autopistas y autovías
- **Suiza:** 100 km/h en autopistas y autovías con tramos de 120 km/h

TE RECOMENDAMOS



[Exclusif] La vérité sur le programme minceur Comme J'aime

Comme J'aime



Les femmes des hommes politiques français

Marie France



Les looks les plus fous de Céline Dion

AUFEMININ



Top 10 des pires erreurs en immobilier

Objectif Libre et



La ecuación matemática del fin de la humanidad



El gel hidratante que contiene el agua (5.000...

recomendado por **Outbrain**

EL REDACTOR RECOMIENDA

¿Viajas en coche? Estos son los puntos más baratos para repostar diésel y gasolina

POR EL CONFIDENCIAL | 3

Comienza el 'boom' de las electrolineras con la prohibición en Barcelona de gasolineras

Los trucos de la DGT para ahorrar gasolina cuando usas el aire acondicionado del coche

Volver al índice

Escribe un comentario...

[RECUERDA LAS NORMAS DE LA COMUNIDAD](#)

ENVIAR

0 COMENTARIOS

■ DESCUENTOS

TOP CUPONES REBAJAS 2019



Bono Bet365



Código promocional Botemania



Código promocional recambioscoches.es



Código promocional Media Markt



Cupón Electrocosto

[VOLVER ARRIBA](#)

ACTUALIDAD

España

OPINIÓN

N. Cardero

COTIZALIA

Economía

TEKNAUTAS

Ciencia

DEPORTES

Liga de Fútbol

ACV

Bienestar

CULTURA

Libros

MULTIMEDIA

Álbumes

COMUNIDAD

EC Laboratorio

EL CONFIDENCIAL puede usar cookies para recordar tus datos de inicio de sesión, recopilar estadísticas para optimizar la funcionalidad del sitio y ofrecerte publicidad basándose en tus intereses.

ACEPTAR

[Información y ajustes](#)

[Transparencia](#) · [Términos y condiciones](#) · [Privacidad / Cookies](#)

Motor

La DGT controlará este verano los “coches zombies”: ¿qué son?

Se trata de vehículos que fueron dados de baja temporalmente porque que no iban a ser utilizados durante una temporada y, de este modo, quedaban exentos de pagar impuestos de circulación, la ITV y el seguro.

Las alarmas ante el fenómeno de los ‘coches zombies’ se han disparado por sus elevadas cifras / Efe



Jesús Buitrago.

@sueco_finlandes

Tiempo de lectura **2 min.** 17 de julio de 2019. 18:27h

Comentada



ETIQUETAS

Automóvil

DGT

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha puesto su punto de mira este verano en **los denominados “coches zombies”** con el objetivo de ejercer un mayor control sobre ellos y evitar fraudes al respecto.

Se trata de vehículos que fueron dados de baja temporalmente porque que no iban a ser utilizados durante una extensa temporada y, de este modo, **quedaban exentos de pagar impuestos de circulación, la ITV y el seguro**, pero muchos propietarios de estos automóviles aprovechan este limbo administrativo para dar una segunda vida al vehículo de forma ilegal y

obtener un beneficio económico.

Y es que las alarmas ante el fenómeno de los 'coches zombies' se han disparado por sus elevadas cifras: **hasta 700.000 vehículos diferentes causan baja anualmente**, y de ellos la mitad son bajas temporales, según datos del Ministerio del Interior.

En 2004, **el porcentaje de estos coches era del 5%**, mientras que a día de hoy la cifra se ha multiplicado por 9 y ya suman un 45%.

Ante la sospecha de que muchos de estos vehículos terminan exportados ilegalmente a otros países para ser vendidos o desguazados en piezas, **la DGT lanzará una nueva campaña informativa y enviará notificaciones** a aquellos usuarios que realicen el trámite de la baja temporal para avisarles de que sus vehículos tienen que ser descontaminados o preguntar, al menos, la situación en la que se encuentran.

Desde la DGT saben que **el proceso de baja temporal es muy sencillo**: únicamente se requiere presentar la autorización del propietario, cumplimentar un impreso y pagar una tasa de 8,40 euros. A partir de aquí, por lo general, nunca más vuelve a saberse nada del vehículo.

0 Comentarios La Razón 1 Acceder ▾

Recomendar
Tweet
Compartir
Ordenar por los mejores ▾

Sé el primero en comentar...

INICIAR SESIÓN CON

O REGISTRARSE CON DISQUS ?



Nombre

Sé el primero en comentar.

Suscríbete
Añade Disqus a tu sitio web
Política de privacidad de Disqus
DISQUS

Destacamos a esta hora

La Razón te recomienda estas cinco historias para estar informado a esta hora.

1 Economía

El Gobierno propondrá a Nadia Calviño para dirigir el FMI con el apoyo de los países europeos del G7

2 España

Concluye sin acuerdo la reunión entre PSOE y Podemos en La Rioja

3 Economía

La deuda pública de España se dispara con Sánchez en 38.700 millones

4 Sociedad

Apolo XI: ida y vuelta a la Luna en 90 segundos

5 Sociedad

¿Se puede comprar la Luna?

Últimas noticias

ATLÉTICO DE MADRID

Los jugadores que el Atlético quiere vender

 Domingo García.

ENERGÍA

El gas, decisivo para el medio ambiente y el progreso

👤 J. Carvajal.

ECONOMÍA

Los profesionales de RSC aterrizan en las empresas

👤 Elena Magariños.

REDES SOCIALES

Área 51, ¿qué hay realmente en el santuario del mito extraterrestre?

🗨️ Jorge Alcalde. | Madrid

LIBROS

La profecía de Joyce Carol Oates: Estarás controlado y pensarás como manda el partido único

🗨️ Diego Gándara.

MEMORIAS DEL 69

Benny Hill, el pícaro que despertó la furia feminista

🗨️ Lluís Fernández. | Valencia

ASÍ SERÁ 2029

Lo que no sabes todavía de la televisión del futuro

 Juan Scaliter.

HISTORIA

La carta de Franco a Casares Quiroga

 Luis Togoeres.

HISTORIA

18 de julio: el día que estalló la guerra

 Luis Togoeres.

DE CAÑAS CON...

Santiago Segura: "No echo en falta a Torrente"

 Rocío Esteban. | Madrid

ACOSO SEXUAL

La Fiscalía retira los cargos por agresión sexual contra el actor Kevin Spacey



PP

Álvarez de Toledo se “impone” como portavoz del PP en el Congreso

Carmen Morodo. | Madrid

Red de Blogs

[Otro blogs](#)

Salud y Bienestar

Avispas y abejas, los insectos del verano. Cuidado con sus picaduras

No es país para cuerdos

¡Qué desastre de política!

De charco en charco

¿Qué deportes pueden hacer los niños en la playa? ¿Desde qué años?

Academia de P@pel

Han llegado los segundos

CONDICIONES

[Política de Privacidad](#)
[Política de Cookies](#)

Política de concursos

NOSOTROS

[Contacto](#)
[Ayuda](#)
[Equipo](#)
[Publicidad](#)

DESCUENTOS

[Código Amazon](#)
[Código Nike](#)
[Código Asos](#)
[Código AliExpress](#)

TITULARES Las 5 noticias clave para empezar el día informado

EDITORIAL

Responsabilidad al volante

Aumentan las muertes en accidente de personas que conducían bajo los efectos del alcohol o drogas



El Periódico
Miércoles, 17/07/2019 - 23:15



Mossos, en un control de alcoholemia. / MOSSOS

El año pasado, durante el verano, cada día fallecieron en la carretera una media de 4 personas y 15 resultaron heridas gravemente. Este es el resumen escalofriante de los 260 muertos y 940 heridos entre **julio y agosto, el periodo anual en el que se concentra la mayor cantidad de accidentes de tráfico** de todo el ejercicio (uno de cada cuatro, aproximadamente). Por este motivo, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un **dispositivo especial** que ya empezó a funcionar a finales de junio y que estará en vigor hasta primeros de septiembre, con el objetivo de concienciar a la población y de implantar una serie de medidas tendentes a reducir los siniestros. Se prevén un total de 90 millones de desplazamientos, entre los cuales los de largo recorrido característicos de estas épocas y los traslados concentrados con más intensidad en los fines de semana y en carreteras convencionales, allí donde se producen el 76% de los accidentes. El dispositivo contempla un aumento de 300 agentes de la Guardia Civil, un ambicioso plan de control preventivo de la alcoholemia, con 900.000 pruebas a realizar durante el verano, 20 nuevos radares operativos y campañas de

LO MÁS VISTO

Edición Global

Catalunya

vigilancia específica para motocicletas y ciclismos y contra los excesos de velocidad.

En Catalunya, las cifras son parecidas e incluso superiores. Cabe recordar que en el 2018 fue la comunidad con más siniestralidad, con 46 muertos en el periodo estival. Interior no prevé más dotaciones de Mossos pero sí concentración de los efectivos en la zona litoral y los accesos a segundas residencias y la presencia de medios aéreos para vigilar conductas temerarias.

ENTRETODOS Como han hecho notar los responsables de Tráfico.

- 1 Los 'milagros' de Franco
- 2 El dardo de Loles León a Irma Soriano en 'Ven a cenar conmigo': "¿Qué parte de 'cállate' no entiendes?"
- 3 Barcelona, Lleida y Girona, en alerta por lluvias y tormentas este miércoles
- 4 Francesc De Carreras, fundador de Ce, rompe el campo del partido

Publica del

Escribe u publicar e impresa

ENVÍA

de alcohol conciencia campaña 2018 sign fallecidos pertinent

Últimos



Alarma por los precios inmobiliarios

Von der Leyen sale adelante

TEMAS:

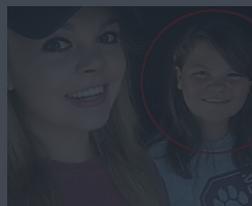
Tráfico DGT (Dirección General de Tráfico) Editoriales El Periódico Accidentes de tráfico Mossos d'Esquadra

VER COMENTARIOS

0 Comentarios

Te recomendamos

Enlaces Patrocinados por Taboola



A 11 ans, elle envoie le meilleur SMS de rupture de l'histoire ...

Oh!MyMag



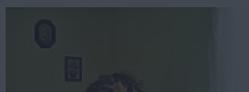
Salades light et copieuses, faciles et rapides à réaliser

Gourmand



Vous voulez parler 34 langues ? Ce traducteur est la plu...

EliteTranslate





Kourtney Kardashian y su desnudo integral vuelven a incendiar

Woman



4 problemas de pareja que te parecen una tragedia y son de lo...

Código Nuevo



Investigan la muerte de dos personas por disparos de escopeta

Diario Córdoba



Offres d'Hôtels Pas Chers - Jusqu'à -35% avec KAYAK

Kayak.com



Combien coûte une mutuelle qui rembourse bien ?

Devis mutuelles



20/20 pour les tenues de notre première dame

Salon Féminin

el Periódico



[Quiénes somos](#) · [Contacto](#) · [RSS](#) · [Mapa del sitio](#) · [Publicidad](#) · [Aviso legal](#) · [Política de privacidad](#) · [Política de cookies](#)

GRUPO ZETA

PRENSA

Sport
Diario La Grada
Córdoba
Mediterráneo

El Periódico de Aragón
El Periódico Extremadura
La Crónica de Badajoz

REVISTAS

Woman
Cuore
Interviú
Stilo
Autohebd Sport

OTROS NEGOCIOS

Zeta Gestión de Medios
Zeta Kiosko

La nueva idea de la DGT: un carnet para bicicletas y patinetes eléctricos

Juanma González • [original](#)

Desde su llegada a las ciudades, el **patinete eléctrico** se ha convertido en uno de los medios de transporte más utilizados. Pero también en uno de los más conflictivos. Según un reciente estudio de la Fundación Línea Directa, el **72% de la población** española considera que son "un **riesgo para la seguridad vial**". Por ello, más allá de la normativa en la que trabaja la Dirección de Tráfico para regular el uso del patinete, podría estar contemplando la idea de exigir a sus usuarios un **carnet de conducir**.

El objetivo sería en cualquier caso evitar accidentes de tráfico, tanto los provocados por conductores de patinete como los sufridos por ellos. Tal y como reflejan los datos de la Fiscalía de Seguridad Vial, en **2018 hubo 273 accidentes** con Vehículos de Movilidad Personal, con **5 víctimas mortales**.

A día de hoy, no existe una legislación que abarque a todo el territorio, aunque cada vez son más los **municipios** que desarrollan sus **propias regulaciones** para el uso y disfrute del patinete. Sobre todo, encaminadas a regular su velocidad máxima (a 25 km/h) y prohibiendo que circulen por las aceras. Este sería el camino en el que trabaja la DGT para ampliar la norma a todo el territorio.

Sin embargo, todo parece indicar que la pretensión de Pere Navarro, Director General de la DGT, sería implementar un **carnet de conducir para patinetes**, en el que también se incluirían **bicicletas** y otros vehículos de movilidad personal (**VPM**). En él, incorporarían "todas las prohibiciones inherentes a la conducción de un vehículo".

Las bicicletas, por su parte, están involucradas en el 7,5 % de los accidentes de tráfico en España (7.673 en total), según los últimos datos ofrecidos de la Dirección General de Tráfico. De entre todas las víctimas, **58 ciclistas perdieron la vida** en el año 2018.

¿Cómo sería este carnet, en el caso de que se acabase implantando? Por el momento, nadie se ha pronunciado, pero la DGT sí tiene un modelo en el que fijarse. El pasado 27 de mayo, la revista de la DGT Tráfico y Seguridad Vial publicó un artículo titulado "Carné para conducir bicis y patinetes eléctricos". En él, recopilaron las características del carnet que ya existe en Israel, denominado **A3**.

Desde enero de 2019, los jóvenes israelíes pueden obtener este permiso **a partir de los 15 años y medio**. La prueba para obtener este carnet consta de un solo examen teórico de **30 preguntas**, "sobre leyes de tráfico, seguridad vial de estos vehículos eléctricos y derechos de los peatones".

Adicionalmente, también se recogieron algunas de las obligaciones a las que los conductores de patinetes eléctricos están sujetos en Israel (como la de llevar **casco y chaleco reflectante** durante las horas de menos luz) y las sanciones a las que se enfrentan en caso de incumplimiento (**260 dólares** por no usar casco o **perder la licencia** si rebasa la velocidad máxima permitida).

Además se penalizan infracciones como llevar pasajero, conducir ebrio, usar el teléfono móvil o atravesar un semáforo en rojo.

https://www.elespanol.com/reportajes/20190717/nueva-idea-dgt-carnet-bicicletas-patinetes-electricos/414459000_0.html



DGT aumentará los controles de alcoholemia

original

El director general de Tráfico (DGT), Pere Navarro, se ha mostrado más preocupado por los niveles altos de consumo de alcohol en los conductores analizados. "No es que no sepan que no pueden beber alcohol al volante. La explicación que le veo es que tiene sensación de impunidad y creen que es difícil que les cojan", ha declarado, antes de señalar que se aumentarán los controles en este sentido, como se viene haciendo cada año.



Tráfico alerta del riesgo en las carreteras durante los meses de verano

[original](#)

Se han reducido un 16% los accidentes de tráfico respecto al mismo periodo del año pasado. No obstante, ante las cifras alarmantes, el Departamento de Interior hace un llamamiento a no bajar la guardia. El cuerpo de Mossos alerta del aumento de la movilidad y del riesgo de siniestralidad durante los meses de verano.

Ante los elementos que causan los accidentes, Juli Gendrau, Director General del Servei Català de Trànsit, alerta de la importancia de usar el cinturón, así como también de la importancia de evitar distracciones y excesos de velocidad. Además, ha puesto el acento en no combinar alcohol y drogas con la conducción. De hecho, este año, los positivos en alcohol han aumentado un 13% respecto al año pasado.

Además de las advertencias de responsabilidad individual, los Mossos aseguran que redireccionaran el patrullaje ya existente en las carreteras de más afluencia durante estos meses de verano.

¿Por qué los niños tienen que viajar a contra-marcha?

Cristina Garcia • original

El riesgo de muerte o lesión en una colisión aumenta en torno a 5 veces para los niños que viajan en la dirección de la marcha

Los próximos días tendrán lugar miles de desplazamientos. Serán muchos los niños pequeños que viajen con sus padres. Las recomendaciones de todos los organismos es que lo hagan, siempre que se pueda a contramarcha. Viajar a contramarcha a España todavía no es una práctica habitual. Hace unos días se celebró el *Primer Día de la contramarcha* con el objetivo de concienciar cada vez más a las familias de la importancia de esta medida.

Diferentes estudios basados en accidentes reales muestran el riesgo de muerte o lesión en una colisión aumenta en torno a 5 veces para los niños que viajan en la dirección de la marcha en comparación con los niños que viajan a contramarcha. Algunas de las causas para no poner a los niños a contramarcha es pensar que se aburrirán o irán incómodos pero si tenemos que priorizar la seguridad y protección son mucho más importantes.

El ejemplo es Suecia

Suecia ha hecho un cambio en su mentalidad y tomando esta medida han conseguido reducir prácticamente a cero las muertes en la carretera de los más pequeños. Los datos apuntan que un 80% de los niños menores de 4 años viajan en contra de la marcha del coche.

Con respecto a la normativa, ahora mismo en Europa hay dos normas de homologación en vigor. La normativa ECE R 44/04 que permite que los niños vayan ningún en frente a partir de los 9 kilos y la nueva normativa i-Size que amplía esta edad hasta los 15 meses y con la recomendación de llevarlos a contramarcha siempre que sea posible hasta los 4 años. De momento, conviven ambas normativas pero las últimas pruebas de seguridad han colocado en las sillitas que cumplen la normativa i-Size en los primeros lugares de calidad. La Dirección general de tráfico (DGT) como la Asociación Española de Pediatría también recomiendan llevar al niño a contramarcha hasta los 4 años y si puede hacérselo extensible hasta los 7 años.

La explicación física alude a la debilidad de los cuellos y el tamaño mayor de las cabezas de los bebés en proporción en el resto de su cuerpo. En caso de accidente, si el bebé va en una silla en la misma dirección de la marcha, el peso al cual se ve sometido puede ser hasta cinco veces mayor que si la silla está orientada de espalda. Su cabeza, columna y cervicales se verían más expuestas a esta fuerza.

Tal como recoge la página [www. http://acontramarcha.com](http://acontramarcha.com). si tenemos en cuenta que en 50 kms/h la cabeza de un bebé de 6 meses (2 kgs aprox.) aumenta su peso hasta los 60 kgs (aprox.) en una silla colocada de cara a la marcha en la que el niño está sujetado con un arnés que bloquea sus hombros, la cabeza es lanzada con una fuerza que el cuello incapaz de soportar, causando por eso lesiones de extrema gravedad o incluso la muerte del menor.

Con una silla instalada a contramarcha eso no pasa, dado que la cabeza, el cuello y la espalda están alineados sobre el respaldo y la fuerza del impacto es absorbida por la misma silla salvaguardando al máximo las zonas más vulnerables del niño y reduciendo considerablemente la presión sobre su tórax y abdomen.

Por eso el ideal es que los bebés y niños viajen a contramarcha durante el máximo de tiempo posible.

Lo más seguro sería llevarlos de esta manera hasta los 6 años o más, según sea el tamaño de cada niño o niña y sino durante el máximo de tiempo posible.



Imprudencias que siguen matando

Pablo Morán • original

No aprendemos. El Instituto Nacional de Toxicología nos ha dicho hoy que **casi la mitad de los conductores que murieron en accidentes de tráfico el año pasado habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos**. Especialmente significativo es el dato de los conductores que consumieron drogas antes de dejar su vida en el asfalto y que se ha doblado en la última década. En buena parte también porque en ese tiempo han aumentado los controles que detectan este tipo de sustancias. Y alarma también a los responsables de este estudio el nivel "severo" de alcohol encontrado en la mayor parte de esas víctimas que había bebido.

Son datos que revelan lo imprudentes que seguimos siendo al volante. No es suficiente la crudeza de las campañas de la DGT, ni las imágenes de los accidentes, ni el testimonio de las víctimas, ni el endurecimiento del Código Penal. El estudio revela que seguimos banalizando el consumo de unas cervezas, una copa, o de un porro o de cocaína antes de ponernos en ruta en la carretera. Y eso nos convierte en **temerarios no sólo con nuestra propia integridad, sino también con la vida de otros** que pueden verse implicados en un eventual accidente.

La DGT y el fiscal especial de seguridad vial han dicho basta. Y anuncian que redoblarán su ofensiva contra esos conductores temerarios. Pero poco más se puede hacer hasta que no nos entre en la cabeza de verdad eso que nos dijeron hace tantos años. Eso de "**si bebes, no conduzcas**".



Revisar el coche podría evitar más de 1,7 millones de averías anuales

original



Más de 1,7 millones de averías se generan cada año debido a la falta de mantenimiento de los vehículos, sobre todo durante los meses estivales, siendo las baterías, los neumáticos y el motor los elementos más afectados, según los datos del RACE recogidos por [Rastreator](#).

Por tanto, **revisar de forma periódica el vehículo**, especialmente en periodo vacacional y antes de las mayores operaciones salida del año, **podría evitar gran parte de estas averías**. Teniendo en cuenta que este año la DGT prevé 90 millones de desplazamientos en los meses de julio y agosto, es decir, un 1,66% más que en el mismo periodo del año anterior. Tal y como recoge [Europa Press](#).

A pesar de que existen otros factores que contribuyen a que ocurran siniestros -velocidad inadecuada y distracciones, el cansancio o consumo de alcohol o drogas-, según el comparador online, es fundamental **llevar a cabo una revisión de al menos siete componentes del coche**: los **neumáticos**; los **líquidos de frenos**, anticongelante o limpiaparabrisas; los **filtros de aire**, aceite y combustible; las **luces**; el **aire acondicionado**; el número de kilómetros para saber cuánto queda para la próxima revisión; y el tipo de asistencia en carretera contratado.

An advertisement banner with a light blue background. On the left is a red, round, fuzzy character with large eyes and a small mouth, sitting on a white cloud. To the right of the character, the text reads 'únete a la oferta WINWIN' in white and red. Below this, it says 'LO MEJOR DEL RECAMBIO ESTÁ EN' followed by the LAUSAN logo, which consists of a red circle with a white swoosh and the word 'LAUSAN' in blue.

La mitad de los conductores europeos admite haber tenido sueño en un trayecto largo

original

Cifras

Uno de cada cuatro conductores europeos intenta acortar el tiempo de viaje para llegar cuanto antes, mientras que uno de cada diez ha tenido que parar a descansar o dormir por cansancio al volante. Por su parte, el 6,6% declara haber sufrido un accidente grave por fatiga.

El **RACE** y la Asociación de Bebidas Refrescantes (**Anfabra**) han encargado el estudio “**Eurobarómetro de la Fatiga al Volante 2019**”, con casi 3.400 encuestas a conductores de 15 países en colaboración con la empresa de estudios sociológicos GAD 3. Según el documento, el conductor europeo planifica los viajes de largo recorrido (77,1% siempre o casi siempre), descansa antes de salir (68,8%) y busca evitar la congestión en el tráfico (48,9%).

Sin embargo, el **26,8% intenta acortar el tiempo de viaje para llegar cuanto antes, el 9,2% ha tenido que parar a descansar por cansancio extremo al volante y el 15,7% que ha sufrido un accidente por la fatiga.** Por países, los habitantes de los países nórdicos son los menos previsores a la hora de realizar sus desplazamientos, mientras que Polonia, España y Portugal son los planifican más su ruta.

El coche sigue estando entre las formas de transporte preferidas, aunque cada vez se utilizan más otras alternativas. **Al 72,8% de los españoles le compensa ir en su vehículo privado en estos desplazamientos de largo recorrido** incluso aunque suponga un mayor coste respecto a otras opciones, frente a la media europea del 66,4%. También hay un porcentaje significativo de españoles, un 31,2%, que cree que las **plataformas de coche compartido** son una buena opción para estos desplazamientos, porcentaje que sube hasta el 37% de media en Europa.

Los españoles también están cada vez más concienciados con la **protección medioambiental**, destacando entre los conductores europeos. Casi el 49,7% afirma que le preocupa elegir opciones más sostenibles para sus desplazamientos (frente al 47% de media) y sólo por detrás de Francia e Italia.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, la **fatiga** es un elemento de riesgo al volante y **una de las primeras causas de siniestralidad mortal en las carreteras españolas.** Teniendo en cuenta el perfil del conductor europeo accidentado por fatiga al volante, se trataría de un **joven entre 18 a 24 años** que, o no se detiene a descansar, o lo hace después de llevar más de cuatro horas conduciendo, y cuando lo hace, para cinco minutos o menos.

En general, los conductores europeos que declaran haber sufrido más accidentes, así como los que se quedan dormidos, tienen en común que **no suelen parar a descansar, o paran a partir de las cuatro horas de conducción continuada**, lo que establece una relación directa entre fatiga y riesgo de accidente. Un estudio realizado por el RACE establece que a partir de las dos horas de conducción continuada el riesgo de sufrir un siniestro vial aumenta un 12%.

Los conductores europeos reconocen haber sentido síntomas de fatiga en sus desplazamientos: el 88% necesidad de moverse en el asiento, el 70% ha notado pérdidas de concentración, un 66,5% calambres musculares o dolor de espalda, el 60% somnolencia, un 64% visión borrosa y el 54% lentitud en la toma de decisiones. **Más preocupante aún es el hecho de que hay quienes “siempre o casi siempre” siente esos síntomas en viajes largos:** necesidad de moverse en el asiento (25,7%), calambres musculares (10,4%), sensación de brazos o pies dormidos (8,2%), picor de ojos y visión borrosa (7,8%), deshidratación (7,6%), somnolencia (6,6%). Sus consecuencias son una pérdida de atención y un aumento del tiempo de reacción ante un obstáculo de un 86%.

El estudio alerta de que **la mitad de los conductores europeos admite haber sufrido episodios**

de sueño en un desplazamiento largo y un 5,2% afirma que ha llegado a quedarse casi dormido mientras conducía.



CASI UN MILLÓN DE CONDUCTORES ANDALUCES CIRCULAN SIN VER CON NITIDEZ

todomotornoticias.com • [original](#)



- El 17% de los conductores en Andalucía presentan dificultades de visión incluso en condiciones óptimas de iluminación, el porcentaje aumenta hasta el 46% si hablamos de baja iluminación lo que supone la detección tardía de informaciones relevantes para el conductor, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.
- Ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central. A partir de los 45 años el tiempo de recuperación se incrementa de manera notable.
- Este dato cobra especial relevancia si tenemos en cuenta que a 120 km/h, un tiempo de recuperación de solo 5 segundos significaría recorrer 170 m sin una visión correcta.
- El estudio 'in vivo' Visión y Conducción, realizado a una muestra de más de 3.200 conductores de toda España y analizado por la Universitat de València, es el de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico a conductores en carretera del que se tiene constancia.

El 20% (unos 960.000) de los conductores andaluces presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía), lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, se alteran los tiempos de reacción. El 17% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación, porcentaje que aumenta hasta un 46% de los conductores en situaciones de baja iluminación, un 8% por encima de la media nacional. Ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central y el 11,4% de los conductores presentan deficiencias en campimetría (vista lateral). Estos son algunos de los resultados del macroestudio 'in vivo' realizado por Essilor, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València, con la colaboración de Cepsa, a más de 3.200 conductores de toda España.

Esta iniciativa, enmarcada en el acuerdo global entre Essilor, compañía líder mundial en lentes oftálmicas, y la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para concienciar a los conductores bajo el lema "La seguridad vial empieza por una buena visión" puesta en marcha el pasado año, consiste, por un lado, en un estudio de opinión sobre hábitos, creencias y actitudes sobre la visión y conducción y, por otro, en la investigación para profundizar y conocer realmente el "estado de la salud visual" de los conductores españoles a través de unas pruebas visuales específicas para la conducción, complementarias al examen visual habitual que realizan los profesionales de la visión.

Así, se han medido capacidades vitales para la conducción tan relevantes como la agudeza visual binocular de lejos, sensibilidad al contraste, capacidad de recuperación ante un deslumbramiento, percepción cromática y campo visual, entre otras variables. Todo ello con la colaboración de Cepsa, que ha cedido diferentes espacios en sus Estaciones de Servicio para desarrollar las pruebas. Se trata del estudio de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico realizado a conductores en carretera del que se tenga constancia.

Según Pedro Cascales, Vicepresidente de Essilor España, 'Desde Essilor hemos querido dar a conocer los resultados tan preocupantes de este estudio haciéndolo coincidir con los millones

de desplazamientos que se inician estos días, para que todos los conductores sean conscientes de la importancia de una buena visión al volante para la seguridad de todos. Quiero hacer un llamamiento a los conductores por responsabilidad hacia ellos mismos y a los que les rodean para que por favor revisen su visión'.

Ametropía

Una de las principales conclusiones de las pruebas realizadas señala que el 20% de los conductores andaluces (unos 960.000) presentan deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía), lo dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo erróneo de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, de los tiempos de reacción.

Agudeza visual

El 46% de los conductores andaluces presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación, un 8% por encima de la media nacional. Esto afecta a su capacidad de adaptación y reacción en situaciones como el amanecer o el atardecer, además de complicar la conducción en condiciones climatológicas adversas. Es importante destacar también que la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor.

El profesor **Luis Montoro, presidente de Fesvial y Catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València** afirma que *'Los accidentes de tráfico nocturnos son los que registran una letalidad más elevada y el 27,5% de los siniestros en carretera se producen en condiciones de iluminación insuficiente. Sin duda, la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor'.*

En condiciones óptimas de iluminación, el 17% también tendría dificultades, lo que supone la detección tardía de estímulos, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.

Deslumbramiento

En el caso del deslumbramiento por otro vehículo, situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 34,6% de los conductores de Andalucía, o el deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 12% de los conductores, la capacidad de recuperación es clave. En la realización de esta prueba, se comprobó que el 44% de los conductores andaluces tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento. El tema del deslumbramiento cobra especial relevancia si tenemos en cuenta que a 120 km/h, un tiempo de recuperación de solo 5 segundos significaría recorrer 170 m sin una visión correcta. El **profesor Montoro** comenta en este punto *'las primeras horas de la mañana o de la tarde, la conducción nocturna en carreteras de doble sentido, las entradas y salidas de túneles o situaciones en las que el cambio de iluminación es brusco, pueden dejar nuestra visión durante un tiempo bloqueada con los consiguientes riesgos para nuestra seguridad y la de los demás'.*

Campimetría

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100°, el 11,4% de los conductores presentan deficiencias, lo que supone dificultades para gestionar situaciones de tráfico como intersecciones, cambios de carril o adelantamientos. Los problemas en campimetría tienen mucho que ver en los atropellos a peatones (la mayoría por irrupción lateral), entorpece la visión de los retrovisores, incrementa el ángulo muerto y dificulta el campo visual conforme aumenta la velocidad.

Respecto a este problema, el **profesor Montoro** comenta que *'la disminución de la amplitud del campo visual a altas velocidades, unida a la que ya se produce de manera natural por el efecto túnel sería a 65 km/h el campo visual es de 70°; a 100 km/h es de 42°; a 130 km/h se reduce a 30°, por lo que el riesgo de siniestralidad se multiplica si el conductor ya cuenta con*

Medio	Todomotor Sevilla	Fecha	17/07/2019
Soporte	Blog	País	España
U. únicos	45	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

<https://jbejaranotodomotor.blogspot.com/2019/07/casi-un-millon-de-conductores-andaluces.html>

dificultades de por sí.