

• Revista de Prensa •
Del 21/10/2019 al 22/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	21/10/2019	La Vanguardia	¿El impacto de un rayo en un coche es peligroso para sus ocupantes?	Digital
---	------------	---------------	---	---------

SECTOR

2	22/10/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 6-7	Los radares multan a un conductor cada 8 minutos por la velocidad	Escrita
3	22/10/2019	Autofacil, 22	USA E L M OVIL A L V O L A N T E	Escrita
4	22/10/2019	Autofacil, 26	BARCELONA QUIERE PATINETES CON MATRÍCULA Y SEGURO	Escrita
5	21/10/2019	La Vanguardia	Peatones, motos y alcohol: las asignaturas pendientes de la DGT	Digital
6	21/10/2019	Las Provincias	Las señales de tráfico más desconocidas por los conductores españoles, según la DGT	Digital
7	21/10/2019	autopista.es	Cuándo podrás viajar sin carné de conducir con la nueva app de la DGT	Digital
8	21/10/2019	autopista.es	Cómo afectan el vino, la cerveza, la sidra, el cava u otro tipo de alcohol a la conducción	Digital
9	21/10/2019	autopista.es	Las multas que te ponen si llevas sucios los faros, la matrícula y otros elementos del coche	Digital
10	21/10/2019	Mirador de Atarfe	La pregunta que muchos se hacen: ¿Se puede conducir en chanclas en verano?	Digital
11	21/10/2019	Diario Vasco.com	La DGT prohibirá usar el patinete sin casco y aparcarlo en la acera	Blog
12	21/10/2019	Diariomotor	Examen y carné para bicicletas: reinventando la seguridad vial	Blog

¿El impacto de un rayo en un coche es peligroso para sus ocupantes?

Redacción • [original](#)

Momento en el que un rayo impacta en un coche en Rusia (Youtube)

El verano es la estación en la que se producen más tormentas eléctricas en España. Sin embargo, esto no significa que durante el resto del año no exista ningún riesgo por caída de **rayos**. El peligro también existe y por ello debemos tomar ciertas medidas, si no queremos que nos alcance uno, aunque la posibilidad de que esto suceda es muy baja. Y aun menor es la probabilidad de que esto pase dos veces de manera consecutiva.

No obstante, no es algo imposible. De hecho, así lo muestra un vídeo compartido por el canal de noticias Russia Today en el que se puede ver cómo esto le acontece a un **coche** en la ciudad siberiana de Novosibirsk. El impacto rompió una de las ventanas, pero **no causó heridos**. ¿Cómo es posible que los ocupantes salieran ilesos viendo la espectacularidad del percance?

El motivo tiene una explicación física. Si bien la carrocería metálica del coche atrae a los rayos, actúa a su vez como **Jaula de Faraday**, es decir, su parte exterior recibe la descarga sin que llegue a afectar al interior. La electricidad se reparte por toda la superficie externa del vehículo hacia el suelo, de modo que las personas quedan a salvo en habitáculo. Así pues, podemos afirmar que un vehículo puede ser un buen refugio en caso de tormenta.

El coche es el lugar más seguro para protegerse durante una tormenta eléctrica (EuroTaller)

De todos modos, es de vital importancia cerrar las ventanillas y apagar la radio. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas también realizan otras **recomendaciones**. Una de las más importantes es la conveniencia de detener el coche en un lugar seguro alejado de vallas metálicas, tendidos eléctricos, grandes charcos, balsas de agua y zonas húmedas (son lugares conductores de electricidad que atraen a los rayos).

Tampoco conviene pararse en lugares montañosos elevados aislados ni enclaves abiertos y muy despejados. Y es que rayo siempre busca el punto más alto del entorno antes del impacto para acelerar su trayecto desde la nube hasta la superficie. Por ello, debemos **evitar ser** el elemento que más **sobresale de la zona**. Esto explica por qué la probabilidad de que nos alcance un rayo sea extremadamente baja dentro de núcleos urbanos. Fuera de poblado, la probabilidad aumenta.

Si el coche sufre una fuerte **descarga eléctrica**, es preciso esperar un poco antes de salir de él y evitar tocar la carrocería, ya que su superficie metálica se habrá quedado cargada del campo eléctrico del rayo. Conviene alejarse de tractores si no tienen cabina, bicicletas y motocicletas, y en general, de cualquier estructura metálica que pueda servir de toma de tierra para el camino de un rayo.

TRÁFICO | DENUNCIAS

Los radares multan a un conductor cada 8 minutos por la velocidad

Ciudad Real eleva un 33 por ciento las multas por exceder los límites y supera los 33.000 vehículos 'cazados' en la provincia

HILARIO L. MUÑOZ / CIUDAD REAL

Las multas por exceso de velocidad en la provincia de Ciudad Real se han incrementado durante los primeros seis meses del año. Así lo indica el resumen del primer semestre del año realizado por Automovilistas Europeos Asociados (AEA) y en el que Ciudad Real pasa de tener 24.920 sanciones por los radares tanto fijos como móviles de enero a junio de 2018 a las 33.334 que ha habido en el mismo periodo de este año. Se trata de un incremento que implica que en la provincia de Ciudad Real, la Dirección General de Tráfico impone una sanción casi cada ocho minutos mientras que el año pasado hubo una multa cada diez minutos y medio.

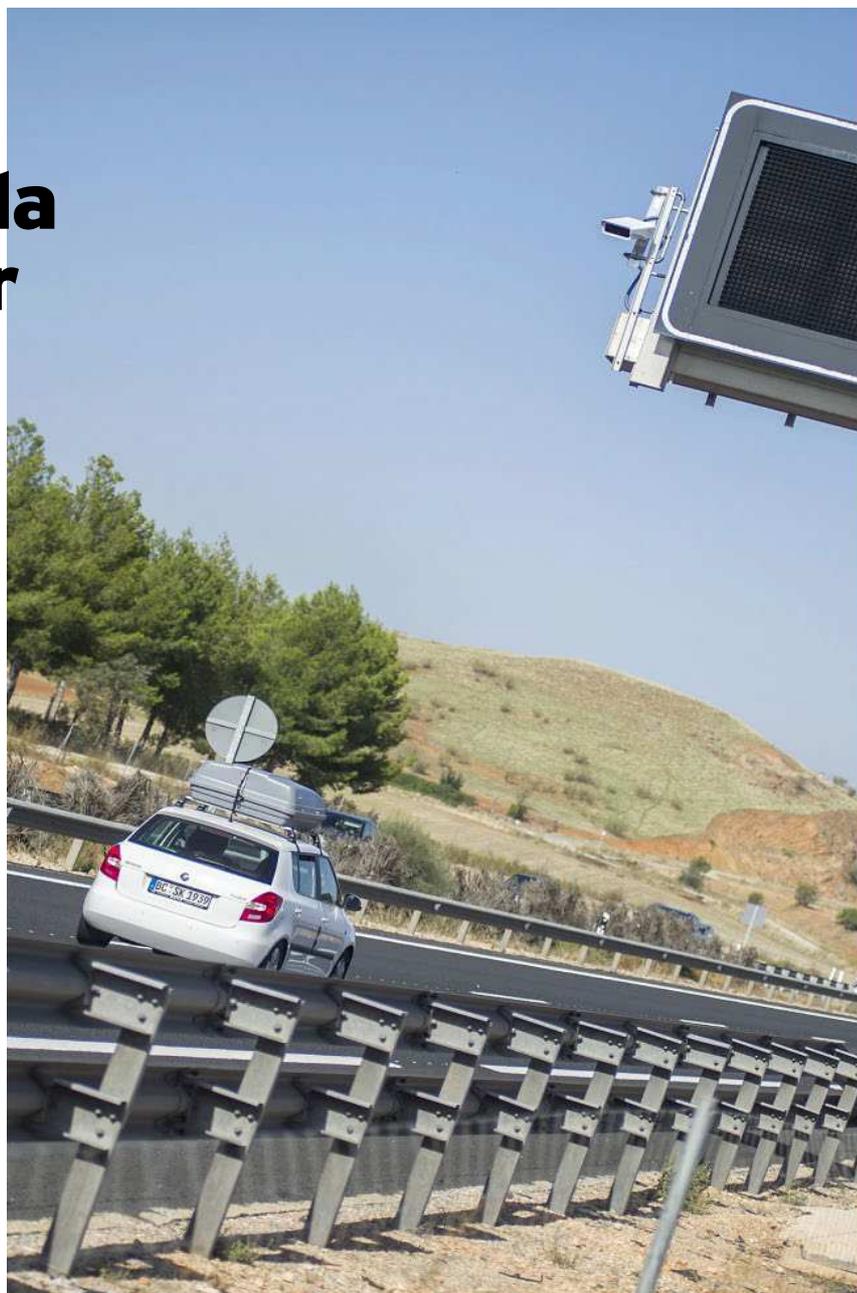
La organización de conductores recordó que este incremento de sanciones se puede deber a dos factores. Por una parte, señala el que haya radares que hasta este momento no se encontraban conectados y que en estos primeros seis meses del año se han activado. La otra posibilidad señala a un aumento del tráfico en las vías ciudadreales donde se han 'cazado' a más conductores pisando el acelerador por encima de lo permitido. Por poner en perspectiva los datos aportados por Automovilistas Europeos Asociados en los primeros seis meses del año 2017 solo fueron 27.078 las sanciones impuestas a los conductores de la provincia de Ciudad Real, también un 30 por ciento respecto a las que van en este 2019.

En la comparativa regional, la

provincia de Ciudad Real es el escenario de una de cada cinco multas que se imponen en carreteras castellano-manchegas. En total, durante los seis primeros meses del año se impusieron 151.056 sanciones, mientras que en 2018 el dato no llegaba a los 99.374. Son 51.682 más por exceder los límites de velocidad, un 52 por ciento de aumento, por lo que Ciudad Real está por debajo de la media regional.

En este punto hay que tener en cuenta que en las carreteras de dos provincias se han duplicado las sanciones por exceso de velocidad: Cuenca y Guadalajara, debido sobre todo a un radar ubicado en el punto kilométrico 156,5, en la A-3, en el caso conquense, que ha impuesto el 80 por ciento de las 38.851 multas de la provincia. De hecho, este radar provoca que Ciudad Real se convierta en la tercera provincia con mayor número de sanciones, al 'arrebatarle' a Cuenca ese segundo escalafón por multas derivadas del exceso de velocidad. Toledo sigue en cabeza en cuanto a sanciones, con 43.850 en los primeros seis meses de 2019. De hecho, todas las provincias de Castilla-La Mancha aumentan en cuanto al número de sanciones.

Tras el de Cuenca, el segundo radar que más multas pone está ubicado en la A-4, pero en su tramo toledano, en el kilómetro 67,6 con 11.876 sanciones, mientras que en Ciudad Real se ubica el tercero, en la misma autovía del Sur ubicado en el punto kilométrico 230,8, con 7.780 multas a vehículos por exceso de velocidad durante los primeros seis meses del año.



Un coche circula a su paso por un radar de la autovía del Sur. / PABLO LORENTE



TOMA NOTA Texto: S. Rodríguez/E. Espinós

UN 48% DE LOS CONDUCTORES USA EL MÓVIL AL VOLANTE

Según un estudio de la Fundación Línea Directa, el móvil podría ser responsable de 390 muertos en accidente de tráfico cada año. Un 48,2% de los conductores españoles reconoce usarlo habitualmente y, un 7%, incluso haberse hecho *selfies*.



¿CUÁL ES EL USUARIO 'TIPO' DEL MÓVIL AL VOLANTE?

■ Según el informe de la Fundación, se trata de un varón -aunque existe muy poca diferencia entre sexos-, de entre 18 y 24 años y con estudios universitarios; que consulta su teléfono mientras conduce su vehículo por zonas urbanas. Lo hace especialmente cuando se detiene en un semáforo, cuando está en un atasco o cuando considera que la vía es "segura".

¿DÓNDE SE USA MÁS?

■ Si una media del 48,2% de los conductores españoles reconocen hablar por el móvil al volante; en comunidades como Murcia, Madrid y Galicia, este porcentaje supera el 50% de respuestas afirmativas. Por el contrario, Asturias, Extremadura y La Rioja son las comunidades en donde la gente reconoce menos hacerlo, con un 40,9%; 40,7%; y 40,6% de respuestas afirmativas, respectivamente.

La Fundación Línea Directa, en colaboración con el INTRAS -Instituto de Tráfico y Seguridad Vial- de la Universidad de Valencia, ha realizado un informe sobre el uso del móvil al volante en nuestro país. La DGT considera el móvil como una de las distracciones que causan el 33% de los accidentes mortales en nuestro país; y calcula que, a 120 km/h, responder a una llamada -de media, durante 8 segundos- supone recorrer 266 metros sin prestar atención a

la carretera, y enviar o responder un WhatsApp -aprox. 20 seg.-, recorrer 600 m en las mismas circunstancias.

El estudio determina que casi uno de cada cinco conductores españoles -el 18,8%- "ha vivido situaciones de riesgo debido al uso del móvil" y que su manejo indebido podría ser la causa de **7.890 accidentes con víctimas cada año, y de 390 fallecidos anuales**: el 20% de los muertos en carretera de nuestro país.

¿Para qué utilizan el móvil los españoles al volante?

MOTIVO	% de españoles que lo reconocen
Para "ver quién llama"	53,5%
Para "leer un WhatsApp o un e-mail"	37%
Para consultar las "redes sociales"	9%
Para hacerse "selfies"	7%
Por "si se tiene algo urgente"	25,5%
Por "trabajo"	6,5%
Por "costumbre"	5,8%
Por "aburrimiento"	1,6%

Fuente: Fundación Línea Directa

¿Y qué medidas adoptarían para rebajar el uso del teléfono mientras se conduce?

MOTIVO	% de encuestados a favor
Considerar el uso del móvil como un delito si se produce un accidente debido a su utilización	89%
Controles de policía específicos para esta cuestión	87%
Retirada del carnet en caso de reincidencia	86%
Cursos contra la adicción al móvil	84%



200 EUROS Y 3 PUNTOS

Es la sanción que te impondrán si te pillan hablando por el móvil al volante. Pero ojo, porque la DGT quiere aumentar la pena por esta conducta, manteniendo la sanción económica, pero pasando a retirar 6 puntos del carnet.

NUEVA MOVILIDAD



BARCELONA QUIERE PATINETES CON MATRÍCULA Y SEGURO

Pide a la DGT una legislación a nivel estatal

■ El Ayuntamiento de Barcelona va a plantear a la DGT que los patinetes eléctricos estén regulados por una normativa genérica y homogénea a nivel estatal: esta debería obligar a que estos vehículos estén matriculados y cuenten con un seguro para poder circular. Así lo ha solicitado el teniente de alcalde de Seguridad del consistorio catalán, Albert Batlle, quien asegura que "debería haber unas limitaciones de los espacios que pueden ocupar, así como tener en cuenta la edad de sus conductores". También indicó que sería recomendable concretar la potencia o velocidad máxima permitida. Actualmente, son los municipios quienes establecen las condiciones de uso de los patinetes.



HYUNDAI Y KIA SE UNEN A IONITY

En 2020, un punto de recarga cada 120 km

■ Los dos fabricantes surcoreanos han llegado a un acuerdo para invertir en la *joint venture* Ionity, fundada en 2017 por BMW, Daimler, Ford y



el Grupo VW y cuyo objetivo es crear una red europea de carga rápida de vehículos eléctricos. Ambas compañías introducirán desde 2021 vehículos eléctricos equipados con un sistema de carga de 800 voltios, con el fin de amoldarse a la potencia máxima de los puntos de Ionity -350 kW-. Desde su nacimiento, Ionity ha instalado 140 estaciones de recarga en toda Europa y, en la actualidad, ya está construyendo otras 50. La previsión es alcanzar 400 puntos para 2020 con el fin de que haya, al menos, uno cada 120 km en las principales carreteras del Continente.

LA UE QUIERE OBTENER COMBUSTIBLE... DE LOS VERTEDEROS

Moverá vehículos con motores de GNC

■ La Comisión Europea ha aprobado el desarrollo del proyecto Life Landfill Biofuel, cuyo fin es transformar el biogás de los vertederos municipales en biometano y usarlo como combustible para vehículos movidos con motores GNC. Un con-

sorcio de siete empresas de España y Portugal, encabezado por FCC y en el que participan las fundaciones Cartif y Sysadvance, la asociación ibérica del gas natural y renovable para la movilidad -GASNAM-, la Universidad de Granada y los fabri-

cantes Iveco y Seat, lo llevarán a cabo con un presupuesto de 4,67 millones de euros -la UE financiará el 55%-. La duración del proyecto es de cuatro años y, una vez finalizado, la idea es replicarlo en vertederos de toda Europa.



Peatones, motos y alcohol: las asignaturas pendientes de la DGT

Redacción/Agencias • original

El organismo de Tráfico ha sido incapaz de cumplir la mayoría de objetivos marcados en su Estrategia de Seguridad Vial para el periodo 2011-2020

Campaña de vigilancia de la DGT (DGT)

La Dirección General de Tráfico (**DGT**) no ha logrado alcanzar la mayoría de los objetivos propuestos en su **Estrategia de Seguridad Vial para el periodo 2011-2020**. De los once puntos establecidos en el plan solo ha cumplido cinco. Concretamente, ha conseguido reducir el número de heridos graves; los niños fallecidos sin Sistemas de Retención Infantil (SRI); los conductores de 18 a 24 años muertos y heridos graves en fin de semana; los fallecidos en salidas de vía en carretera convencional; y la tasa de ciclistas muertos por millón de habitantes.

Sin embargo, los seis restantes se quedaron pendientes de superar. Se trata de la disminución de conductores mayores de 64 años fallecidos; peatones muertos en atropellos; ocupantes de turismos fallecidos en vías urbanas; motoristas muertos y heridos graves; fallecidos en accidentes 'in itinere'; y positivos en controles de alcohol. Ante estos **resultados deficientes**, el Ministerio de Interior exigirá "esfuerzos adicionales para su cumplimiento". Así lo ha indicado en un comunicado.

Los datos de la Estrategia se han presentado hoy en el Pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial, órgano que tiene como objetivo impulsar y mejorar el tráfico, y que ha sido presidido, por primera vez, por el máximo responsable de la cartera de Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska. Durante el Pleno, el ministro ha encargado a la DGT la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, cuyo **objetivo es reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves en España**, en línea con lo propuesto en la UE.

Los ciclistas también son uno de los colectivos vulnerables (iStockphoto)

Un total de 1.806 personas murieron en accidentes de tráfico el pasado año y otras 8.935 resultaron heridas leves. "Las cifras siguen siendo inaceptablemente altas, pero se trata de 24 fallecidos y 611 heridos graves menos que el año anterior, un descenso que puede apuntar a un cambio de tendencia", ha señalado Grande-Marlaska.

En la reunión también se ha presentado el informe de **actividades relevantes** realizadas durante 2018 y 2019, entre las que destaca la puesta en marcha de la Plataforma DGT 3.0 y la reducción del límite de velocidad en las carreteras convencionales a 90 km/h.

Asimismo, se ha dado a conocer el **Plan de Medidas Especiales para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2019-2020**, compuesto por 17 medidas, entre las que destacan la implantación de formación teórica obligatoria, la regulación de cursos de conducción segura, la obligatoriedad de los guantes en vías interurbanas y la promoción del airbag de motoristas.

La DGT ha redactado un Plan de Medidas Especiales para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2019-2020 (Àlex Garcia)

También se ha expuesto la **Estrategia Estatal de la Bicicleta**, que se concreta en 27 instrumentos y más de 100 acciones para el fomento del uso de la bicicleta en todas sus modalidades. Del mismo modo, se han descrito los proyectos normativos en los que la DGT ha estado trabajado, como el anteproyecto de Ley para modificar el permiso por puntos (que pretende aumentar las sanciones por el uso del móvil); y la modificación del Reglamento General de Conductores, donde se ha propuesto incluir la obligación de recibir 8 horas de formación presencial obligatoria de clases teóricas.

Igualmente, está en trámite la orden ministerial de cursos de conducción segura en

motocicleta; el Real Decreto de medidas urbanas de tráfico, donde se incluye la reducción de la velocidad en las ciudades a 30 km/h en vías de un carril por sentido; y el Real Decreto de los servicios de auxilio en vías públicas, que describirá las características técnicas de la señal V16, que en enero de 2024 sustituirá al triángulo. Todas estas modificaciones normativas están ya redactadas y enviadas al Ministerio del Interior para su tramitación.

Las señales de tráfico más desconocidas por los conductores, según la DGT

original



Entre el 43 % y el 64 % de los aspirantes llegaron a fallar ante alguna de estas señales en el examen de carnet

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha querido divulgar el significado de algunas **señales que crean especiales dificultades en los exámenes de los permisos de conducir**. Entre el 43 % y el 64 % de los aspirantes llegaron a fallar ante alguna de las siguientes señales. Por este motivo, los especialistas del área de Formación de Conductores de la DGT han aclarado, en la revista de la DGT, a todos los conductores el significado de estas indicaciones.



1. Paso a nivel o puente móvil (izquierda) y las señales triangulares que las acompañan.

Paso a nivel o puente móvil (64% de respuestas incorrectas).

Qué significan: Estas balizas anticipan la presencia de un paso o un puente móvil y están situadas a izquierda y derecha de la vía, respectivamente. Aparecen siempre junto a estas tres señales de puente móvil y paso a nivel con o sin barreras. **Por qué se falla:** Según los especialistas de la DGT, la mayor parte de los aspirantes que **contestan de forma errónea** interpretan que esta señal advierte de la **proximidad de una intersección**.



2. Prohibición de pasar sin detenerse (izquierda). 3. Calzada para motocicletas (centro). 4. Sentido obligatorio (derecha)

Prohibición de pasar sin detenerse (54% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Indica que **debemos detenernos en una aduana, un puesto de peaje, un control de la policía, según se indique** en la propia señal o en un panel adjunto. Después de esta señal puede haber una barrera. **Por qué se falla:** Suele confundirse con la señal de 'Circulación prohibida', cuyo fondo es completamente blanco. Muchos aspirantes también responden que indica el inicio o el final de una vía de peaje.

Calzada para motocicletas (53% de respuestas incorrectas)

Es, quizás, una de las señales cuyo desconocimiento puede sorprender más. **Qué significa:** Obliga a circular, por la calzada donde esté situada, a las **motos de dos ruedas sin sidecar**. **Por qué se falla:** Porque no se tiene claro a qué vehículos de dos ruedas afecta. Con frecuencia se responde erróneamente que obliga a todo tipo de motocicletas, lleven sidecar o no y ciclos y/o ciclomotores.

Sentido obligatorio (50% de respuestas incorrectas)

Junto a las dos señales anteriores, la que más sorprende por su desconocimiento. **Qué significa:** Obliga a **seguir la dirección y el sentido que marca la flecha**. Por tanto, prohíbe giros y cambio de sentido. **Por qué se falla:** Porque no está claro que una calzada puede tener varios carriles en ambos sentidos de la circulación; **porque esta señal no solo se sitúa en calzadas de sentido único**; y porque no permite el cambio de dirección, ya que obliga a seguir de frente.



5. Senda ciclable (izquierda). 6. Vía reservada a ciclomotores (centro). 7. Calzada para automóviles (derecha).

Senda ciclable (50% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Vía **para peatones y ciclos, separada del tráfico**, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques. **Por qué se falla:** **Se confunde con la señal de 'Vía reservada para ciclos'**, con el mismo pictograma pero de forma redonda y con fondo azul, que sí prohíbe la entrada al resto de usuarios, incluidos los peatones.

Vía reservada a ciclomotores (50% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Obliga a los conductores de ciclomotores a circular por la vía a cuya entrada está situada esta señal y prohíbe la entrada a los demás usuarios. **Por qué se falla:** Los candidatos **no tienen claro que esta señal prohíbe el acceso a otros vehículos** de dos ruedas distintos de los ciclomotores, como ciclos y motocicletas.

Calzada para automóviles (46% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Obliga a los conductores de automóviles –excepto motocicletas sin sidecar– a circular por la calzada a cuya entrada esté situada. **Por qué se falla:** Otra señal de obligación que se falla por desconocer a qué vehículos afecta -no obliga a los conductores de motocicletas sin sidecar-, lo que provoca numerosos fallos en las pruebas teóricas.



8. Fin de velocidad máxima aconsejada (izquierda). 9. Entrada prohibida a vehículos de motor (centro). 10. Entrada prohibida a ciclomotores (derecha).

Fin de velocidad máxima aconsejada (45% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Termina el tramo donde se recomienda, por seguridad, circular como máximo a la velocidad señalada. **Por qué se falla:** Los candidatos suelen marcar la opción errónea de que esta señal «aconseja u obliga a circular, como mínimo» –en lugar de como máximo– a la velocidad indicada». Una lectura demasiado apresurada puede ser el motivo del error.

Entrada prohibida a vehículos de motor (44% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Prohíbe la entrada a todo tipo de vehículos de motor. No afecta a ciclos y ciclomotores, ya que no se consideran vehículos de motor. **Por qué se falla:** Casi la mitad de los aspirantes responde incorrectamente porque piensa que esta señal prohíbe a todo tipo de vehículos, sean de motor o no.

Entrada prohibida a ciclomotores (43% de respuestas incorrectas)

Qué significa: Prohíbe el acceso a ciclomotores de dos y tres ruedas, a cuadriciclos ligeros y vehículos para personas de movilidad reducida. **Por qué se falla:** Al igual que ocurre con las señales de obligación similares a esta, los aspirantes que fallan no saben si afecta a ciclos, ciclomotores, motocicletas o a todos los vehículos de dos ruedas.

Cuándo podrás viajar sin carné de conducir con la nueva app de la DGT

original



Te **lo adelantamos** hace unos meses y, ahora, la DGT lo ha vuelto a confirmar. La **nueva aplicación** que el organismo lanzará para móviles permitirá **circular sin el carné de conducir**, contando, eso sí, que se podrá mostrar en nuestro teléfono inteligente.

Bajo el nombre de **MiDGT** tendremos a nuestra disposición una nueva herramienta con la que **agilizar algunos de nuestros trámites o facilitar el transporte de los documentos**. De esta manera, a partir de su llegada, cuya fecha aún no ha sido confirmada, todo aquel que viaje por las carreteras españolas podrá hacerlo sin el permiso de conducir siempre que esté dado de alta en la aplicación.

Además, con este nuevo sistema **también se podrá incluir toda la documentación obligatoria a llevar en nuestro automóvil**. Así, podremos olvidarnos de llevar en la guantera un buen puñado de permisos y documentación obligatoria. Pero, además, también tendremos la posibilidad de hacer algunos trámites, conocer nuestros puntos o el estado de las carreteras.

Si no te gusta la tecnología, también puedes olvidarte del carné

No es necesario tener un teléfono inteligente o tener algunos conocimientos en las últimas tecnologías para dejar tu carné de conducir en casa. **Tal y como te contamos** en este otro artículo, una **copia compulsada** es suficiente para demostrar que cuentas con el permiso de conducir en regla, lo que nos permite dejar el original en casa para evitar perderlo o que nos lo roben.

Cómo afectan el vino, la cerveza, la sidra, el cava u otro tipo de alcohol a la conducción

original

La DGT nos muestra a través de su revista interactiva cómo afectan distintos tipos de bebidas alcohólicas a nuestra conducción. Desde el vino y la cerveza a las más peligrosas.



Cómo afectan las copas de vino, cerveza, sidra, cava u otro tipo de alcohol a la conducción

Circular con presencia de **alcohol o drogas** en nuestra sangre siempre afecta a la conducción. Sí es cierto que, en el primer caso, está permitida la circulación a pesar de que en el organismo se localice una pequeña cantidad de esta sustancia y asumiendo que ésta **limita nuestras capacidades** al volante.

Es por esto que **la DGT recomienda circular con una ausencia total de alcohol** cuando nos ponemos al volante, a pesar de que no es sancionable si la misma es inferior a 0,5 gr/l de alcohol en sangre para el común de los conductores o de 0,3 gr/l en el caso de los profesionales. Y, para ello, en su [revista online](#) ha reunido una serie de datos que sustentan su postura.

Según podemos leer en el texto elaborado por Javier Álvarez, experto en Medicina de la Universidad de Valladolid, **el riesgo de sufrir un accidente al ingerir el máximo de alcohol permitido es entre 1 y 3 veces superior al de un conductor completamente sobrio**. Y las capacidades merman de tal manera que con un 0,8 gr/l de alcohol en sangre el riesgo de sufrir un accidente es hasta 10 veces superior.

Para demostrar que esto es cierto, Álvarez señala que **las capacidades más afectadas por el consumo de alcohol** son las psicomotoras, con un deterioro de los reflejos, la visión, reduce el campo de visión, y el comportamiento, ya que genera un exceso de confianza y una sobrevaloración de las capacidades propias.

Cantidad de alcohol que ingerimos con cada bebida. Fuente: DGT

Así afecta el consumo de cada bebida alcohólica

Además del texto, la DGT también acompaña su artículo con un interesante gráfico en el que se explica la **cantidad de alcohol que ingieres con cada bebida** y señala cuáles pueden ser las más perjudiciales para nuestra salud y ponen en mayor riesgo nuestra conducción.

Y es que **una caña o un vaso de sidra**, siendo las bebidas menos dañinas, ya suponen una media de 8 gramos de alcohol absoluto por cada consumición, mientras que el vino o el cava aumentan éstos hasta los 9,6 gramos.

Por supuesto, estas cifras se disparan cuando hablamos de **consumiciones destiladas**. La ginebra, el ron o el whisky superan los 16 gramos de alcohol absoluto por cada consumición, ya que su graduación suele superar los 40 grados y, además, una copa supone la misma cantidad que el consumo de dos bebidas estándar.

Estas cifras se elevan hasta los 19,2 gramos si hablamos de **un coñac o un cubalibre**, por lo que sus riesgos son aún mayores.

Las multas que te ponen si llevas sucios los faros, la matrícula y otros elementos del coche

original



A (casi) todos nos gusta llevar el coche limpio. **Pero lo que seguro que nos gusta a todos es no pagar multas.** Más si se dan por motivos que están en nuestras manos y tienen fácil solución. Pues debes saber que **la higiene de tu vehículo tiene mucho que ver con este asunto,** ya que, sí, aunque no lo pensaras, te pueden multar por tener sucio tu coche.

Y es que tener tu coche sucio no es sólo un problema estético. Ten en cuenta que si pasas demasiado tiempo sin limpiar tu coche, éste puede acumular una ingente cantidad de suciedad, provocando, incluso, averías o poniendo en riesgo nuestra propia seguridad.

No es de extrañar, por tanto, que **llevar demasiado sucios los faros o el parabrisas esté castigado con una multa de 200 euros,** sin disminución de puntos, eso sí. En los dos casos se trata de un motivo de seguridad, al entender en el caso de los faros que éstos no pueden alumbrar lo suficiente y, por tanto, se está utilizando un sistema deficiente.

En el caso del parabrisas sucede algo parecido. Y es que según el Reglamento General de Circulación se debe tener siempre la **mejor visibilidad posible,** por lo que si un agente entiende que ésta no se garantiza como motivo de la suciedad impregnada al parabrisas puede sancionarnos con los 200 euros ya mencionados.

No se puede identificar nuestro vehículo

No sólo pueden **sancionarnos por la suciedad acumulada** en nuestro coche por un motivo de seguridad. Que la matrícula de nuestro automóvil no se pueda identificar con facilidad también es motivo de sanción.

De nuevo, **la sanción por tener una matrícula tan sucia que sea ilegible está castigado con 200 euros.** Siempre y cuando el agente entienda que lo que tiene ante sí es motivo de un descuido y no de una manipulación intencionada, ya que en este caso las penas son mucho más duras y pueden llegar a alcanzar los 6.000 euros.



CUSTOMER EXPERIENCE 2019

PREMIAMOS TU EXPERIENCIA

Cuéntanos tu experiencia con la marca de tu coche y participa en el sorteo de grandes premios.

¡PARTICIPA Y GANA!

 Una CÁMARA TOMTOM Bendit Action Cam.	 ACTIVIDADES ruralka	 Y UNA SUSCRIPCIÓN a tu revista favorita
---	---	--



La pregunta que muchos se hacen: ¿Se puede conducir en chancas en verano?

original



Maquillarse, comer, beber, conducir en chancas o descalzo, ir sin camiseta o sacar el codo por la ventanilla puede acarrear una sanción

Habitualmente surgen dudas sobre si realizar ciertas actividades al volante como: maquillarse, comer, beber, conducir en chancas o descalzo, ir sin camiseta o incluso sacar el codo por la ventanilla son motivo o no de multa. La realidad es que por sí mismas no lo son, pero pueden llegar a serlo si ponen en peligro la seguridad de la vía.

Lo que dice la ley

Para aclarar dudas hay que tener en cuenta lo previsto en varios artículos del Reglamento General de Circulación:

- **Artículo 18.1.** Señala que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente en la conducción; así como cuidar la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados.
- **Artículo 17.1.** Establece que los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos.
- **Artículo 3.1.** Hace referencia a la forma de conducción, que debe hacerse con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno; y prohíbe terminantemente conducir de modo negligente o temerario.

No, pero puede ser

Según estos artículos estas conductas no son una infracción al Reglamento por sí mismas, pero serán constitutivas de infracción cuando impidan la libertad de movimientos del conductor, el control del vehículo o generen peligro para el conductor o para el resto de usuarios de la vía. En caso de detectar una actitud peligrosa, los agentes de la autoridad procederán a la denuncia de los hechos. Es importante señalar, indican desde la Unidad de Ordenación Normativa de la Dirección General de Tráfico, que *«la denuncia se produce no por comer, beber, ir descalzo..., sino porque esa actividad concreta ha afectado a la seguridad de la conducción»*.

Sin olvidar que el sentido común nos dice que no usar camiseta podría producir heridas en caso de activarse el cinturón de seguridad y no llevar zapatos hará más difícil el manejo de

Medio	Mirador de Atarfe	Fecha	21/10/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

<http://miradordeatarfe.es/?p=34489>

los pedales.

FOTO: Gabinete DGT 1

<https://www.granadadigital.es/la-pregunta-que-muchos-se-hacen-se-puede-conducir-en-chanclas-en-verano/>



•

La DGT prohibirá usar el patinete sin casco y aparcarlo en la acera

Juan Ignacio Viedma / Andrés Viedma • [original](#)



La Dirección General de Tráfico hará obligatoria la circulación con casco para los usuarios de patinete y bicicleta en zonas urbanas. Así se confirmó desde la subdirección de Movilidad, quien defendió como necesaria esta medida para incrementar la seguridad. También se señaló que no debería quedar mucho para la publicación del Real Decreto de Vehículos de Movilidad Personal, que se encuentra paralizada debido a que el Gobierno aún continúa en funciones. Siguiendo el mismo camino, se incidió en la intención de prohibir que los patinetes estacionen en las zonas peatonales. Dicho precepto también se incluye en el texto del Real Decreto, sumándose a la imposibilidad de circular por las aceras y la limitación de la velocidad máxima a 25 km/h.

Sobre el autor

Este blog nace con la intención de aclarar dudas, recomendar opciones y dar algún consejo que pueda aumentar la seguridad en la conducción y en el automóvil. Si tienes cualquier duda o comentario... adelante. ¡Arrancamos!

Examen y carné para bicicletas: reinventando la seguridad vial

original



Examen Carne Bicicleta Electrica Paises Bajos

En los últimos meses han surgido no pocos rumores que apuntaban a la posibilidad de que se exigiera algún tipo de licencia, de carné, para utilizar bicicletas, o incluso vehículos de movilidad personal. Nada de eso está en la hoja de ruta de la DGT, que ha tenido que desmentirlo en numerosas ocasiones. Lo que sí hemos visto ha sido cómo la DGT se hacía eco de algunas de las medidas que se llevan a cabo en otros países. Y ahí nos encontramos con **experiencias tan interesantes como la de Países Bajos y el examen para la obtención del carné para bicicletas al que cada año se enfrenten sus escolares**, que con doce años adquieren una formación muy valiosa, en el país europeo que más utiliza la bicicleta en sus desplazamientos.

Cada año, más de 200.000 alumnos de Países Bajos se enfrentan a un "examen de conducir" para bicicletas, una valiosa experiencia, no solo para utilizar uno de los medios de transporte más populares en el país

Examen y carné para bicicletas

Alrededor de 200.000 alumnos se someten cada primavera un examen, que consta de prueba teórica, pero también práctica, en el que deben demostrar sus conocimientos y su capacidad para utilizar una bicicleta de forma segura. El acierto de esta medida se basa, primero, en el hecho de incorporarse con naturalidad y paralelamente a la enseñanza obligatoria que se imparte en el país. Por otro lado, la bicicleta, que insistimos es un medio de transporte muy popular en Países Bajos, es también una excusa para adquirir lecciones de seguridad vial que, en última instancia, serán útiles independientemente del vehículo que utilicen los escolares en el futuro.

Así son los exámenes de bicicleta que se llevan a cabo en Países Bajos.

En las pruebas prácticas y teóricas, los escolares tienen que resolver preguntas, y enfrentarse a situaciones, en las que han de demostrar su conocimiento de la señalización, de las normas que atañen al uso de bicicletas, pero también otro tipo de vehículos con los que compartirán la

calzada (ver exámenes tipo en la [web de VVN.nl](#)).

El examen incluye una parte teórica, y otra práctica, primando cómo afrontar situaciones que se darán en el día a día de los chavales en sus bicicletas, pero que también pueden aplicarse en el momento en que aprendan a conducir un coche

Tiene sentido formar a futuros ciclistas... y conductores

Más allá del uso tan extendido de la bicicleta que se hace en Países Bajos, y como venimos defendiendo desde hace tiempo, **la seguridad vial debe aprenderse desde la base, desde la escuela**. E independientemente de que los pequeños vayan a utilizar en el futuro, o no, la bicicleta como medio de transporte, incorporar este tipo de cursos en los programas de formación de la educación primaria siempre será una inversión valiosa.

En el caso de Países Bajos, los alumnos tienen varias oportunidades para aprobar el examen, después de haber superado la parte teórica del examen, y una prueba práctica que requiere recorrer 6 kilómetros en bicicleta. Tras superar el examen, los pequeños obtienen un diploma, que si bien no será obligatorio para utilizar la bicicleta, acredita su formación en seguridad vial y en el uso de este medio de transporte de dos ruedas.

Tras haber superado esta prueba, muchos alumnos acudirán a la escuela el siguiente curso en bicicleta, recorriendo de media 15 kilómetros diarios en sus desplazamientos.

El examen de bicicleta, una oportunidad para la DGT

Partimos de la base de que España, más allá del ciclismo deportivo, no tiene la tradición en el uso de la bicicleta como medio de transporte que sí tiene Países Bajos. Y es posible que nunca la vaya a tener. Ahora bien, hay dos factores fundamentales que deberían animar a la Dirección General de Tráfico a tomarse muy en serio el ejemplo de Países Bajos. El primero, que desde hace un tiempo la DGT se haya propuesto estudiar cualquier medida que mejore la seguridad de colectivos vulnerables, como los moteros y, por supuesto, los ciclistas. El segundo, cómo esta medida puede contribuir a mejorar la cultura alrededor de la seguridad vial desde la base, desde las escuelas.

Desde los colectivos ciclistas nunca ha estado bien visto que se propongan medidas como licencias para utilizar una bicicleta, matrícula, o casco, por desincentivar el uso de la bicicleta y por el posible afán recaudatorio que puede ir detrás. Ahora bien, facilitar el aprendizaje de la seguridad vial en los estudiantes, ya sea incorporando exámenes, o no, beneficia a todos y es una gran inversión de futuro.

Otra razón por la cual la DGT debería estar abierta a medidas de este tipo la encontramos en los planes que están ultimándose, con los que bonificarán con **4 puntos extra a los motoristas** que se ofrezcan a participar en cursos de conducción. **Apostar por medidas similares, con algún incentivo atractivo, para educar a los más jóvenes en seguridad vial, sería sin duda un gran paso adelante.**