

• Revista de Prensa •
Del 17/12/2019 al 18/12/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	17/12/2019	La Razón	Todos los cambios del nuevo carné de conducir	Digital
---	------------	----------	---	---------

SECTOR

2	18/12/2019	Motor 16, 3	REGULACIÓN PARA LOS PATINETES IFEMA Y LA COP25	Escrita
3	18/12/2019	El Comercio Digital	Tráfico forma a 80 policías locales en la norma que regula los patinetes eléctricos	Digital
4	17/12/2019	La Razón	Así funcionan los radares "anti-frenazo", el nuevo "truco" de la DGT para cazar excesos de velocidad	Digital
5	17/12/2019	La Razón	La DGT se harta y regula los patinetes eléctricos	Digital
6	17/12/2019	Levante-emv.com	La DGT vigilará la circulación en Navidad con helicópteros, drones y 216 cámaras	Digital
7	17/12/2019	Levante-emv.com	Estas son las infracciones más comunes que quitan puntos del carné de conducir	Digital
8	17/12/2019	Bolsamania	8 de cada 10 conductores consideran que una mala visión es la antesala de un accidente según el CGCOO	Digital
9	17/12/2019	Motorpasion	Estas son las consecuencias de no llevar a tu mascota correctamente sujeta en el coche (y la multa que conlleva)	Digital

Todos los cambios del nuevo carné de conducir

original

Este nuevo reglamento tenía previsto ponerse en marcha tras las elecciones del 10 de noviembre pero de momento no hay fecha para su implantación

La Dirección General de Tráfico (DGT) está preparando un **nuevo reglamento** que afectará a aquellos que deseen obtener el carnet de conducir.

Esta nueva norma, que se iba a implantar en julio pero que los distintos procesos electorales han ido retrasando, consiste en **recibir al menos ocho horas de clases teóricas presenciales** antes de presentarse al examen.

No obstante, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) está estudiando la **legalidad y viabilidad de esta medida**, ya que puede llegar a vulnerar la competencia del sector de la formación vial.

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

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

Examen teórico

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

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

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

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

El real decreto recoge por primera vez que las preguntas del examen teórico, tanto común como específico, podrán estar precedidas por la visualización de vídeos sobre situaciones del tráfico antes de que el aspirante conteste.

Tráfico rebajará del 20 al 10% la cantidad de errores en las preguntas para otorgar la calificación de apto en el examen teórico.

Examen práctico

Por otro lado, la propuesta de reforma del Reglamento General de Conductores también afecta al examen práctico o prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías

abiertas al tráfico.

Así, si el futuro conductor suspende el primer examen práctico, deberá esperar como mínimo 15 días para examinarse de nuevo. Entre la segunda y la tercera prueba tendrán que mediar al menos 30 días. Y entre la tercera y la cuarta (así como en las siguientes) serán necesarios como mínimo 20 días. Cada vez que el alumno suspenda una prueba deberá recibir al menos cinco clases prácticas más antes de volver a examinarse.

Otra novedad se refiere a la **prueba práctica de circulación en vías abiertas al tráfico para los aspirantes con hipoacusia o pérdida de la capacidad auditiva** a tener el permiso A1 (motos de hasta 125 centímetros cúbicos) o A2 (motos de mayor potencia). En los casos en que el alumno no pueda recibir las instrucciones mediante un intercomunicador, tendrá el itinerario en un navegador GPS para moto, donde aparecerán puntos intermedios que deberá alcanzar y el destino final.

La normativa **obligará a que el aspirante a los permisos AM, A1 o A2 haga el examen práctico con una equipación mínima** (casco homologado, guantes, chaqueta y pantalones concebidos para montar en moto, así como botas de cuero o material sintético similar que proteja suficientemente el tobillo).

Apoyo de los conductores

La gran mayoría de los conductores españoles (concretamente un 86,6%) cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder presentarse al examen teórico de conducir, lo que ocurre en la mayoría de los países europeos, pero no en España.

Ésta es la principal conclusión del estudio 'Detección de necesidades y justificación de un sistema de formación teórico y práctico obligatorio para la obtención del permiso de conducir', elaborado por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia con la colaboración de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).

El estudio, al que tuvo acceso Servimedia y que incluye una encuesta con aportaciones de 1.206 conductores españoles, indica que ocho de cada 10 encuestados (80,7%) tiene la creencia errónea de que en España es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen para obtener el permiso B (que faculta a conducir coches).

De los 31 países europeos analizados en el informe, 25 tienen algún tipo de formación teórica obligatoria para la obtención del permiso de conducir. En España sólo hay una formación teórica y práctica obligatoria en la autoescuela de nueve horas para el permiso A (que permite conducir motos y triciclos). Y respecto a las clases prácticas, hay un número mínimo de horas en 24 países; en este caso, España carece de un programa formativo oficial.

El 86,6% de los encuestados considera que acudir a la autoescuela debería ser obligatorio para presentarse al examen de conducir. El 76,3% está de acuerdo con que obligar a ir a clase redundaría en una mejor conducción y una reducción de la siniestralidad vial, ante lo cual muestra su disconformidad un 11,2%. Y el 98,9% recomendaría a los aspirantes a obtener el permiso B que asistieran a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica.

450 euros más caro

Algunas autoescuelas online han realizado un nuevo cálculo del gasto extra que supondría este nuevo reglamento, el cual llegaría a **los 450 euros por alumno**. No obstante, la DGT afirma que estas ocho horas obligatorias y presenciales deberán estar incluidas en el pago de la matrícula de la autoescuela.

En estas clases tratarán diferentes temas: **colectivos vulnerables, factores de riesgo al volante, distracciones en la conducción, uso de sistemas de seguridad y normas de circulación**. Además, posiblemente se incluya testimonios de víctimas de accidentes para concienciar a futuros conductores.

En otros países de Europa ya está vigente este nuevo reglamento, que consiste realizar

<https://www.larazon.es/sociedad/20191217/nbytjbsyjbh5jefzi3fiylpm4.html>

ocho horas obligatorias de teoría, apunta Pere Navarro, director de Tráfico de la DGT. En España, de momento, la medida está en el aire hasta que la CNMC tome una decisión.



Al detalle



REGULACIÓN PARA LOS PATINETES

Lamentablemente la reglamentación de la DGT sobre el uso de patinetes ya llega tarde para una anciana de Barcelona que falleció hace unos días tras ser atropellada por un usuario de un patinete eléctrico de esos que han crecido exponencialmente en las ciudades en los últimos meses. Pero al menos la DGT trata de armonizar las normas que deben cumplir estos vehículos –prohibición de circular por aceras, controles de alcohol y drogas, uso del casco o prohibición de utilizarlo con móviles o auriculares–, de forma que la convivencia en el tráfico de las ciudades no genere aún más peligros.



IFEMA Y LA COP25

Son muchos los años que llevamos trabajando con Ifema como para tener dudas de su capacidad de organizar eventos. Y lo han vuelto a demostrar con la celebración de la Cumbre del Clima, organizada en tiempo récord y con pleno éxito –ha faltado que se llegara a acuerdos concretos, pero eso ya no es culpa de Ifema, sino de las autoridades–. Un gran escaparate de la capacidad que ofrece nuestro país.

Tráfico forma a 80 policías locales en la norma que regula los patinetes eléctricos

GABRIEL GALLEGO • original

Los patinetes eléctricos han dejado de ser una moda pasajera para convertirse en un medio habitual de transporte, es decir, en lo que ahora se denomina como un vehículo de movilidad personal (VMP). Y su regulación está aún cogiendo forma. Por ello, la Jefatura Provincial de Tráfico organizó ayer una jornada formativa para 80 policías locales de toda Asturias con el propósito de instruirles acerca de qué conductas se pueden sancionar cuando se circula en este tipo de vehículo. Esta sesión, celebrada en el Instituto Asturiano de Administración Pública Adolfo Posada, en Oviedo, sirvió para conocer más a fondo la instrucción publicada a principios de diciembre por la Dirección General de Tráfico que regula el uso de estos vehículos eléctricos.

A esta jornada asistió la directora provincial de Tráfico, Raquel Casado, que destacó el «aumento del uso de los VMP, sobre todo, en las zonas urbanas, como Oviedo, Gijón y Avilés». Casado incidió en que los vehículos que superen los seis kilómetros/hora, velocidad máxima que suele alcanzar un viandante por término general, deberán circular por la carretera para evitar posibles atropellos. «Mezclar patinetes con peatones es un riesgo para los segundos, que son los más vulnerables. Por ello -apostilló- los patinetes eléctricos a las calzadas, las aceras son para los peatones». Además, aseguró que quienes manejen este tipo de vehículos deberán cumplir con las mismas responsabilidades que un usuario de coche, moto o camión. «Los conductores podrán someterse, en el momento en el que se le requiera, a pruebas de alcohol, drogas o velocidad».

En relación al uso del casco, Casado explica que se deja en mano de los ayuntamientos, a través de sus ordenanzas municipales, para decidir si se debe utilizar o no. La citada instrucción -que fija los comportamientos sancionables y las sanciones que acarrearán- es un primer paso, pero aún queda por hacer. Como conseguir una regulación a través de un decreto o ley, apuntó la jefa provincial de Tráfico. La directora del Instituto Adolfo Posada, Begoña Huergo, destacó por su parte que con jornadas como la celebrada ayer «se está a la vanguardia en la formación de nuevas normativas para los VMP». «Será la primera de muchas», añadió Huergo.



Así funcionan los radares anti-frenazo, el nuevo truco de la DGT para cazar excesos de velocidad

original

Por el momento, este nuevo sistema se está aplicando en Navarra tras la petición del fiscal de Seguridad Vial. Se envió una circular a los cuerpos de seguridad de la zona explicándoles esta estrategia

La DGT ha instalado los nuevos radares “anti-frenazo”, un sistema totalmente contrario al ya conocido radar “en cascada”. Estos radares son el último truco para detectar a los conductores infractores.

Muchos son los conductores que aprendieron la táctica de los radares “en cascada”, que han funcionado muy bien después de unos meses siendo probados. Estos conductores evitaban acelerar unos kilómetros después del radar fijo para evitar ser multados. Además, antes de llegar al punto de control de velocidad, solamente levantan el pie del acelerador para ajustarse a la velocidad permitida.

Pero para ello **han nacido los radares “anti-frenazo”, que funcionan totalmente a la inversa.** El nuevo radar se encuentra unos metros antes del radar fijo, por lo que nos podrá coger desprevenidos y captará la velocidad real a la que circulamos. Es decir, si un conductor sigue haciendo lo mismo que de costumbre, podría ser pillado “in fraganti” y, por ende, ser multado.

Por el momento, **este nuevo sistema se está aplicando en Navarra tras la petición del fiscal de Seguridad Vial.** Se envió una circular a los cuerpos de seguridad de la zona explicándoles esta estrategia, donde el principal objetivo no es otro que concienciar a los conductores de que, antes o después de un radar, no existe carta blanca para circular a una velocidad por encima de la permitida.

La Policía Foral de Navarra ha asegurado que el objetivo es reducir el número de accidentes y evitar los frenazos antes de los radares, debido a que ha vista por mucha gente como una medida recaudatoria. Dependiendo de los resultados, se podrían ver los radares “anti-frenazo” en las carreteras españolas del resto de las Comunidades Autónomas. La mejor forma de que no te multen, es no sobrepasar los límites.



Los primeros en innovación tecnológica

original

Smaje (McKinsey) cree que Europa necesita invertir más en IA, como China y EEUU, para cerrar sus brechas internas

¿Puedes contar todas las cuentas que has abierto en diferentes servicios o redes sociales?
Añade las cuentas zombie

Salud



TIC

TIC

Actualidad

TIC

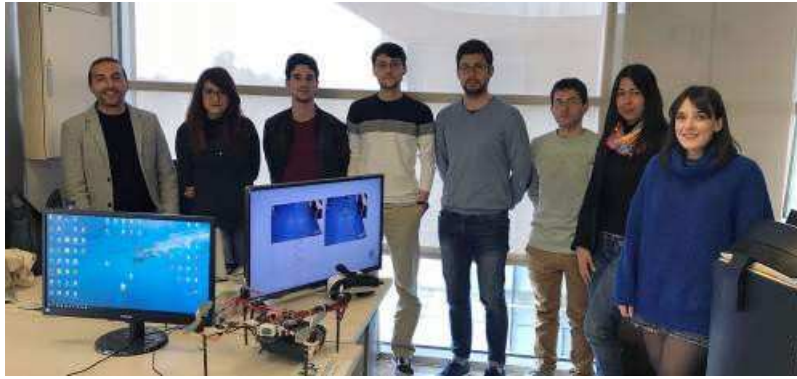
Industria

Industria

TIC



Salud



I + D



Agro



DesGlobalización

Comercio



Profesionales



Finanzas

Acerca de Innovadores

Innovadores es el medio de comunicación pionero sobre innovación en España. Actualidad, entrevistas y análisis del impacto de la transformación tecnológica en los negocios.

La DGT vigilará la circulación en Navidad con helicópteros, drones y 216 cámaras

Levante-EMV • [original](#)

Conducción

La Dirección General de Tráfico prevé un total de 19,8 millones de desplazamientos de largo recorrido estas Navidades

claudia rubio 17.12.2019 | 16:02

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha preparado un dispositivo especial con medidas de regulación, vigilancia y seguridad del tráfico para que la movilidad durante el periodo navideño sea en todo momento fluida y segura. Este nuevo operativo arrancará el próximo viernes 20 de diciembre a partir de las 15:00 horas y finalizará el lunes [...]

Estas son las infracciones más comunes que quitan puntos del carnet de conducir

marina baranova • [original](#)



Estas son las infracciones más comunes que quitan puntos del carnet de conducir NEOMotor

Con la llegada de la Navidad, la Dirección General de Tráfico (DGT) ya ha preparado su nueva operación especial, para que la movilidad durante esta época del año sea en todo momento fluida y segura. Como la regulación y vigilancia del tráfico en las carreteras españolas aumentará durante el dispositivo de la DGT, en NeoMotor [...]

8 de cada 10 conductores consideran que una mala visión es la antesala de un accidente según el CGCOO

Bolsamanía • [original](#)

Según un estudio del Consejo General de Colegios de Ópticos - Optometristas (CGCOO), el 90% de las decisiones al volante depende de la visión

/COMUNICAE/

Según un estudio del Consejo General de Colegios de Ópticos - Optometristas (CGCOO), el 90% de las decisiones al volante depende de la visión

Se acercan las Navidades y, con ellas, el aumento del número de desplazamientos, una época peligrosa para la conducción debido a las prisas, las condiciones meteorológicas adversas y las altas densidades de tráfico. Entre las múltiples causas que explican la siniestralidad vial, están las relacionadas con la salud en general y específicamente las derivadas de la salud visual.

Según un informe del [Consejo General de Colegios de Ópticos-Optometristas \(CGCOO\)](#), una cuarta parte de los conductores padece una anomalía visual y, a pesar de ello, solo la mitad revisa su visión cada año. Se trata de un dato muy relevante si se tiene en cuenta que el 90% de las decisiones que se toman al volante depende de la visión y que 8 de cada 10 conductores consideran que una información visual inadecuada, incorrecta o imprecisa, puede ser la antesala de un accidente.

Los españoles consideran "una mala visión" como la situación que entraña mayor riesgo para la seguridad vial, por delante de otras como conducir después de haber tomado dos cervezas o utilizar el móvil al volante.

En cuanto a la autopercepción de la calidad de visión, uno de cada cinco conductores españoles reconoce tener problemas de visión y el 18% valora su visión propia como regular o mala.

De acuerdo con los datos del [CGCOO](#), cuatro de cada diez conductores utilizan algún sistema de corrección visual: el 84% recurre a las gafas, el 7% usa lentillas, y el 8,5% ambos sistemas. Un uso que es más frecuente entre las personas de mayor edad, mujeres y conductores no profesionales.

Pese a que los conductores españoles parecen mostrarse muy preocupados por su salud visual, el 25% de los españoles entre 18 y 30 años nunca se ha realizado un examen visual. Este hecho supone que cerca de 5 millones de jóvenes de esta franja de edad circulen por las carreteras sin saber si sufren cualquier deficiencia visual que deba ser compensada para poder conducir de forma más segura, lo que implica un importante peligro para la seguridad vial. Por si eso fuera poco, el 38% de conductores presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación y el 14%, incluso en condiciones óptimas de iluminación.

Los deslumbramientos, que se incrementan en esta época debido al descenso de horas de luz, generan situaciones de riesgo para los conductores, ya que afectan a la calidad visual del conductor. Tanto es así, que 1 de cada 3 conductores afirma que los sufre "con mucha o bastante frecuencia", un problema que da lugar a accidentes de una elevada letalidad y que tiene entre una de sus causas fundamentales, los problemas de visión.

Por estos motivos, el [CGCOO](#) recomienda hacerse una revisión en un establecimiento sanitario de óptica al menos una vez al año y mantener una buena calidad visual para reforzar la capacidad de respuesta al volante y evitar posibles accidentes en carretera.

Estas son las consecuencias de no llevar a tu mascota correctamente sujeta en el coche (y la multa que conlleva)

Victoria Fuentes • original



"En una colisión a 60 km/h un perro de 20 kg puede golpearte como si pesase 250 kg". Esta es la advertencia que ha lanzado recientemente la Guardia Civil a través de su cuenta de Twitter; una obligación que a veces es ignorada y cuyas consecuencias pueden ser fatales, tanto para el animal como para el dueño.

Tanto si va suelto como si viaja con sistemas de retención inadecuados, nos exponemos, y les exponemos, a **serios daños físicos además de a una multa de tráfico**.

Elementos que se convierten en proyectiles

Hay ciertos vídeos, que una vez que lo ves, se quedan grabados. Es el caso de [aquella prueba de choque grabada desde el interior y el exterior de una autocaravana](#) y que nos mostraba la cantidad de objetos potencialmente mortales que hay en estos vehículos durante una colisión.

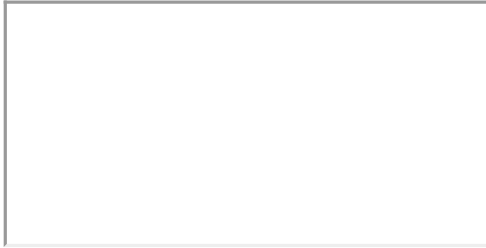
Y es que cualquier elemento suelto o mal colocado se convierte en **un proyectil** (piensa por ejemplo en la barra antirrobo del coche, ¿dónde la dejas cuando la quitas?), y lo mismo ocurre con los animales.

Este vídeo publicado por la organización norteamericana 'Center for Pet Safety' también da buena cuenta de que ante un choque, ni algunos transportines ni los arneses pueden ser seguros, aunque creamos que sí.



Afortunadamente, con el paso del tiempo se han ido mejorando las pruebas de choque dedicadas a animales, dejando atrás los 'perros de peluche'. Es el caso de 'DUKE 2.0', que fue creado en 2017 con mejoras sustanciales a las de su predecesor.

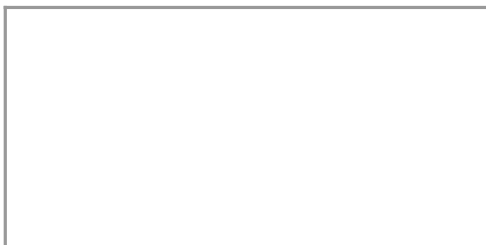
Con una cámara que graba el impacto dentro el habitáculo, articulaciones y una distribución del peso, simula el cuerpo de un perro y sus sensores permiten conocer qué sistemas de retención son los más adecuados para que no causen daños al animal ante una colisión.



Sistemas de retención legales



Para que un sistema de retención sea eficaz debe ser capaz de **absorber la energía cinética durante el impacto**, mientras impide que el animal siga desplazándose hacia delante y se salga del asiento. La normativa de la DGT es clara en este sentido y obliga al conductor a colocar un separador que impida que el animal le distraiga mientras viajan.



Algunos de los sistemas de retención más importantes son, según explica el RACE:

- **Arneses:** Sujetan a las mascotas mediante el cinturón de seguridad (teniendo en cuenta su longitud) o los dispositivos Isofix. Los correajes que se enganchan al collar del perro no retienen al animal y supone un riesgo para él y los pasajeros.
- **Rejillas divisorias:** Permite habilitar el maletero para el transporte de animales de gran tamaño en vehículos con portón trasero o familiares. Hay que tener en cuenta la estabilidad tanto de los respaldos de los asientos como del montaje de la rejilla.



En Motorpasión

Las más seguras y recomendadas son las que van montadas desde el techo del vehículo al suelo del maletero y que cumplen las normas DIN 75410-2, según el RACE.

- **Transportines:** Es uno de los métodos más seguros, sobre todo para gatos y perros pequeños. Si lo sitúas en el maletero (para perros de gran tamaño) se colocará lo más cerca posible del respaldo y en posición transversal respecto a la dirección de la marcha.



Para pequeñas mascotas, los transportines se deben colocar dentro del habitáculo, sobre el suelo detrás de los asientos delanteros.

- **Remolques:** aunque no es la mejor opción para los perros en cuanto a comodidad, puede ser una opción para trayectos cortos. Si no contamos con una licencia, el número máximo de perros que podemos llevar es de cinco.

Es importante saber que no se deben colocar nunca sobre el asiento sujeto por un cinturón de seguridad, ya que las pruebas realizadas ponen de manifiesto que la caja se rompe y la mascota sale despedida a través de la pared del transportín.



Además **es obligatorio que vayan documentados**, con la placa censal del ayuntamiento correspondiente, la cartilla sanitaria con sus vacunas, un chip identificativo y en caso de poseer un perro catalogado como raza peligrosa, se debe obtener una licencia administrativa.

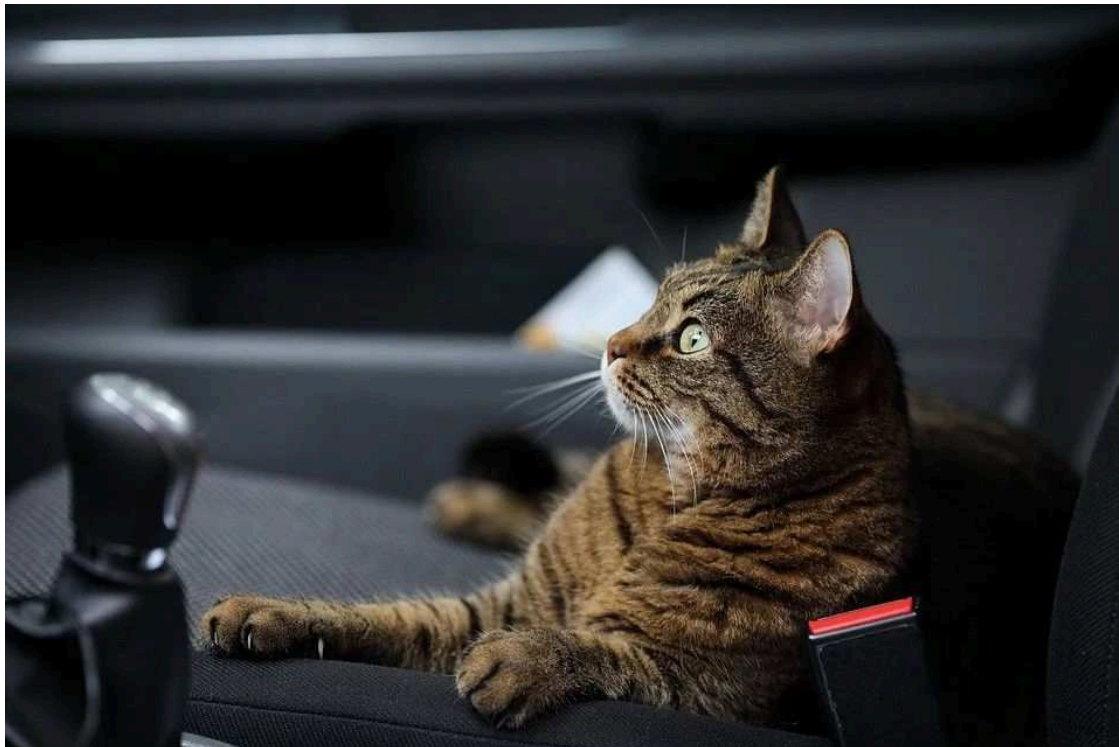
Además debe ser incluido en el seguro de viaje. No obstante, antes de emprender un viaje largo, es recomendable **acudir al veterinario** para que nos aconseje en cada caso particular; desde la dieta más adecuada a los mareos, o técnicas para que el viaje sea lo más apacible posible para todos.



✘ A REVISIÓN

En Motorpasión

Multas



No existe una normativa específica que regule el transporte de mascotas, pero el Artículo 18.1 del Reglamento General de Circulación sí alude a las obligaciones del conductor:

El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.





Medio	Motorpasión	Fecha	17/12/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	88 395	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas	268 932	V. Publicitario	2135 EUR (2418 USD)



http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=232704564

En Motorpasión

Las multas, oscilan entre los 80 euros (si el animal no va correctamente sujeto) y los **200 y los 500 euros** (si invade el espacio del conductor o viaja en su regazo, suelto). En este último caso se procedería a la retirada de seis puntos, pues se considera una infracción muy grave.

Además, en caso de accidente, si el perro va suelto la compañía aseguradora puede desentenderse por no haber cumplido con la normativa.

Existe una excepción, y es [la de los perros guía](#), que pueden viajar tanto echados a los pies de su usuario, en el suelo del espacio delantero, como sujetos por su propio amo por medio de una correa.

En Motorpasión | [Probamos el Porsche Taycan: el primer coche eléctrico de Porsche es una auténtica bestia que supera las expectativas](#)