

• Revista de Prensa •
Del 24/02/2020 al 25/02/2020



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	25/02/2020	Diario de Navarra, 28	El móvil y los sistemas de retención infantil	Escrita
2	25/02/2020	La Vanguardia	¿Qué dos grandes cambios han salvado miles de vidas en las carreteras españolas?	Digital
3	25/02/2020	20 Minutos	Al volante, las distracciones son más peligrosas que el alcohol	Digital
4	25/02/2020	Diario Información	Las multas por incumplir la ordenanza de patinetes no llegarán hasta verano	Digital
5	24/02/2020	El Economista	La DGT te da dos puntos del carne de conducir: así puedes obtenerlos	Digital

El móvil y los sistemas de retención infantil

Son consignas más que manidas: los niños deben viajar en coche conforme a las recomendaciones y con los sistemas de retención infantil en perfectas condiciones. No obstante, todavía existen conductores que se empeñan en llevar a sus hijos sin cinturón de seguridad, en sillas no homologadas o en el asiento del copiloto sin haber alcanzado la altura mínima legal (la ley de Tráfico permite medir 1,35 metros aunque la DGT recomienda alcanzar el metro y medio). En los 133 controles llevados a cabo por Policía Municipal en 2019, una treinta de vehículos resultaron sancionados por este problema.

En cuanto al teléfono móvil, bien por hablar o utilizar el whatsapp, llegaron a tramitarse hasta 185 denuncias.

¿Qué dos grandes cambios han salvado miles de vidas en las carreteras españolas?

Redacción • original

La patronal del seguro considera que miles de personas han salvado la vida en las carreteras españolas gracias a dos cambios determinantes (Shutterstock)

Dos cambios fundamentales son los que la patronal del seguro UNESPA, a través de su campaña iniciativa Estamos Seguros, considera fundamentales a la hora de proteger la vida de las personas que circulan en vehículos por las carreteras españolas.

En primer lugar, se señala la generalización de los sistemas de retención infantil. Las 'sillitas', como comúnmente se conocen, tenían relativamente poca extensión entre los conductores españoles hace no mucho tiempo; en los años ochenta del pasado siglo, estaban incluso lejos de ser mayoritarias entre los padres conductores.

Recoge UNESPA que la generalización de las 'sillitas' en los vehículos españoles ha supuesto un giro muy importante en la mortalidad infantil debida al tráfico. En el año 1980, la tasa de muertos de menos de 14 años por razón de tráfico fue de 7,6 por cada 100.000 habitantes; el valor tuvo de esa tasa en el año 2018 se situó en el 0,63. Por tanto, la mortalidad se ha dividido por doce.

La progresiva implantación de los equipamientos para menores en los vehículos, la adopción de los hábitos correctos de emplazamiento de éstos en los coches ha podido salvar desde 1980 hasta 14.500 vidas de niños de menos de 14 años.

El otro gran avance, hoy ya innegable, según la patronal aseguradora, es el carné por puntos. Cuando esta figura legal fue implantada, en julio del 2006, la tasa global de muertos en carretera en España era de 9,27 por cada 100.000. En el último año computado, el 2018, esa tasa había pasado a cuatro. Menos de la mitad. El carné por puntos, pues, es susceptible de haber evitado hasta 40.000 muertes en accidentes de tráfico; a un ritmo de 9 diarias.

Las 'sillitas' en los vehículos españoles ha supuesto un giro muy importante en la mortalidad infantil debida al tráfico (Shutterstock)

Una de cada 160 personas es susceptible de verse afectada por un accidente de tráfico en España

En el año 2018 hubo en España 290.608 víctimas de accidentes de tráfico, de las cuales 286.700 fueron víctimas directas (esto es, directamente afectadas en su salud por los accidentes) y 3.908, indirectas (perjudicados por el fallecimiento de sus parientes o compañeros en accidente).

El seguro indemnizó en el año 2018 el fallecimiento en sucesos de tráfico de 892 personas. Un total de 63.841 personas más sufrieron secuelas, esto es, dolencias permanentes que quedan como consecuencia del accidente. Por último, la mayor parte, 221.967, se corresponden con personas que experimentan periodos de baja para curarse de las lesiones sufridas, pero posteriormente, quedaron totalmente recuperados.

Un dato importante sobre las estadísticas de accidentes de tráfico es el que nos dice que, un muerto en la carretera no es una víctima. En términos medios, son cinco víctimas, pues deja cuatro personas detrás de sí que deberán vivir con su ausencia. En el perfil de fallecido más frecuente, los que quedan son los hijos y padres; de hecho, algo más cerca de un tercio de todos los perjudicados por fallecimientos de tráfico son hermanos del fallecido. Estas cifras nos sugieren la magnitud del problema del tráfico en España: cada año, una persona de cada 160, aproximadamente, resulta afectada por un accidente de tráfico.

Al volante, las distracciones son más peligrosas que el alcohol

original



Freepik

El uso del móvil o la acción de manipular el navegador son las causas más comunes de accidente en carretera.

Es cierto que el uso de alcohol y drogas al volante es una de las causas más comunes de accidente de tráfico y, al mismo tiempo, una de las más perseguidas y duramente castigadas. **Las sanciones pueden llegar a alcanzar los 1.000 euros**, la pérdida de 6 puntos en el carnet y, en condiciones excepcionales, la cárcel.

Pero conducir ebrio o bajo los efectos de estupefacientes no es la única causa de siniestros al volante y, durante los últimos años, no ha sido la que más accidentes ha provocado. [Hay acciones mucho más peligrosas para nuestra seguridad](#) y la de los que nos acompañan en la carretera que pasan más desapercibidas, ya que **son gestos cotidianos completamente interiorizados**.

En las estadísticas y los informes, este tipo de acciones [se engloban bajo el término distracciones](#). Aunque pueden ser de muy diversa índole, en general **las distracciones al volante pueden provocar graves accidentes** con consecuencias mortales y, **en España, son ya la principal causa de siniestros** tanto en ciudad como en carretera.

Para comprender cómo funciona cualquier tipo de distracción, hay que saber que a **una velocidad de 100 kilómetros por hora, en un segundo, se recorren casi 28 metros** sin haber prestado atención a la calzada. Esto afecta en la capacidad de frenada en caso de emergencia o de desvío en caso de haber quitado las manos del volante.

¿Qué distracciones son las más comunes?

Los conductores españoles **tenemos un gran problema con el uso del teléfono móvil al volante**, en parte potenciado por la [adicción a la tecnología](#) que ha acompañado la entrada en el siglo actual.

A grandes rasgos, **un 98% de los conductores afirma haber usado el móvil mientras conducía**. Un 76% lo ha utilizado no para llamar, si no para controlar redes sociales o mandar mensajes y muchos lo manipulan para atender asuntos del trabajo o mandar *emails*. Según la [DGT](#), el uso de los *smartphones* al volante cuadruplica las posibilidades de sufrir un accidente.

Pero **el móvil no es la única fuente de distracción al volante**: según algunos informes, como el realizado por RACE en el marco de la campaña *Stop Distracciones*, **el 77% de los despistes son provocados por los ocupantes del vehículo**. Charlas y hacer el viaje más ameno está bien siempre y cuando no interfiera en la conducción.

La manipulación de elementos de coche, como el climatizador o el GPS, provoca más de la mitad de las distracciones, el 54%, y conducir con preocupaciones, con estrés o despistado por asuntos personales es la causa del 56% de los despistes que se sufren al volante. No todos tienen porque acabar en accidentes, pero si pueden conllevar con un buen susto.

Las multas por incumplir la ordenanza de patinetes no llegarán hasta verano

c. p. • [original](#)

Nuevo retraso en la entrada en vigor de la ordenanza que regulará el uso de los patinetes eléctricos en la ciudad, que además contará con una moratoria de dos meses para las sanciones. La obligación del [Ayuntamiento de Alicante](#) de incorporar las directrices dadas por la Dirección General de Tráfico (DGT), como que el seguro sea recomendado pero no obligatorio o reducir la velocidad máxima de 30 a 25 kilómetros por hora, fuerza a que el proceso vuelva a la casilla de salida. Es decir, se pierden los últimos cuatro meses de tramitación. Este jueves, está previsto que el Pleno municipal vuelve a aprobar la ordenanza de manera inicial, como ya ocurrió en la sesión del pasado mes de octubre.

Ese trámite abrirá de nuevo la fase de alegaciones, que son de treinta días. Luego, los técnicos deberán darles respuesta y su inclusión, o rechazo, se votará en la comisión previa al pleno de abril. De no haber más contratiempos, la ordenanza se apruebe de manera definitiva el 30 de abril, por lo que entrará en vigor a principios de mayo. Así, la Policía Local no podrá empezar a sancionar hasta principios del mes de julio.

Más comisiones

Por otro lado, la propuesta del bipartito (formado por el [PP](#) y Ciudadanos) de que el servicio del autobús urbano siga en manos privados con el nuevo contrato [que debe entrar en vigor a mediados del próximo año] contó ayer con el apoyo de Vox. Así, la iniciativa llegará al pleno de este jueves con mayoría suficiente, frente a la abstención del PSOE y el rechazo de Unidas Podemos y Compromís. En comisión también se aprobó el precio público por la inscripción en cursos, talleres y otras actividades del área de Juventud.

INFORMACIÓN

La DGT te da dos puntos del carne de conducir: así puedes obtenerlos

original

- Durarán seis horas y tendrán un componente teórico y práctico
- Tráfico determinará el contenido y supervisará la calidad
- Se diferenciarán entre motos, coches y otros vehículos

Desde la DGT siempre han insistido que cuando se formase el nuevo Gobierno activarían [los proyectos legales que han guardado estos últimos meses en el cajón](#). Entre las medidas que [Pere Navarro](#) pretende implantar es la reglamentación de los cursos de reciclaje de conductores, tanto de motos como de automóviles, que se premiarán con dos puntos con el fin de mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico. | [Carnet por puntos: cómo recuperar los puntos de la DGT](#).

Hasta ahora, numerosas asociaciones, clubes de conductores, aseguradoras, [marcas de coches](#), o empresas de renting entre otras organizaciones han venido ofreciendo cursos de "conducción segura" que han ganado prestigio con el tiempo.

La reforma de la [Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial de 2015](#) pretende dotar dichos cursos de una entidad legal **mediante reglamento y fomentarlos con el premio de dos puntos de saldo** en el carné a aquellos conductores y motoristas que los reciban.



Curso de conducción de CEA.

Además, según se establece en el borrador de reforma de la Ley de Tráfico, **estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a los conductores** que, aunque no hayan cometidos infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura.

Estos cursos no tienen nada que ver con los actuales cursos para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación"

Es preciso matizar que estos cursos no tienen nada que ver con los actuales cursos para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación" cuyo objetivo es incidir en el "comportamiento" de los conductores que, actualmente **sirven para recuperar 6 puntos que se aumentarán a 8** con la reforma de la ley. Estos cursos, sí son obligatorias si se han perdido todos los puntos del carné.



Curso de Audi.

En cambio, los cursos de "conducción segura" son totalmente voluntarios y su contenido será eminentemente prácticos, basados en técnicas de conducción, tanto de la moto como de los conductores de turismos. Hace unos meses, la DGT acordó con la patronal de fabricante de motos Anedoor algunas medidas para mejorar la seguridad de los motores, incluido cursos de conducción.



Curso de conducción de moto de Honda.

Dado que estos cursos ya son impartidos desde distintas organizaciones, la DGT pretende ordenar sus contenidos y, muy especialmente, su calidad. Por este motivo, matiza en el texto legal que la compensación de puntos por la superación de cursos de conducción segura **"no será efectiva" hasta que el sistema esté regulado y su funcionamiento permita su aplicación.**

Objeto. Los cursos de conducción segura tendrán como objeto formar a los conductores en

distintas técnicas orientadas a evitar accidentes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo. Así, caben cursos de conducción en condiciones extremas (nieve, lluvia, niebla, etc), en distintos tipos de firma, técnicas para una conducción más eficiente para consumir menos combustible y contaminar menos...

Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos (con especial incidencia en motos, pero también en tipo de automóviles como furgonetas, industriales, profesionales) y de entorno: conducción segura en carretera o en zona urbana.

El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica.

Igualmente se establecerán los mecanismos de **certificación y control** que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

Cursos de sensibilización

Además de regular estos cursos de "conducción segura", otro de los proyectos de Tráfico es modificar los actuales cursos de sensibilización. Además de aumentar de 6 a 8 los puntos que se recuperarán con la asistencia a este tipo de cursos, obligatorios si se han perdido todos los puntos del carné, la Dirección General tiene preparada una Orden Ministerial que los revisará el contenido, la duración y los requisitos para su actualización.



Autoescuela en Madrid anunciando cursos de recuperación de puntos.

Tras 15 años de vida de los cursos de recuperación de puntos, creados por ley en 2005, Pere Navarro, su creador, entiende que ha llegado el momento de una revisión. El fin es **dotar a los cursos de un contenido más práctico y participativo al aumentar la intervención del psicólogo-formador**, dirigido más específicamente a las carencias en seguridad vial de los asistentes a los mismos mediante la asignación de los perfiles en función de las infracciones cometidas y más actualizado incorporando o potenciando temas que se han manifestado en estos años muy relevantes para la seguridad vial.