

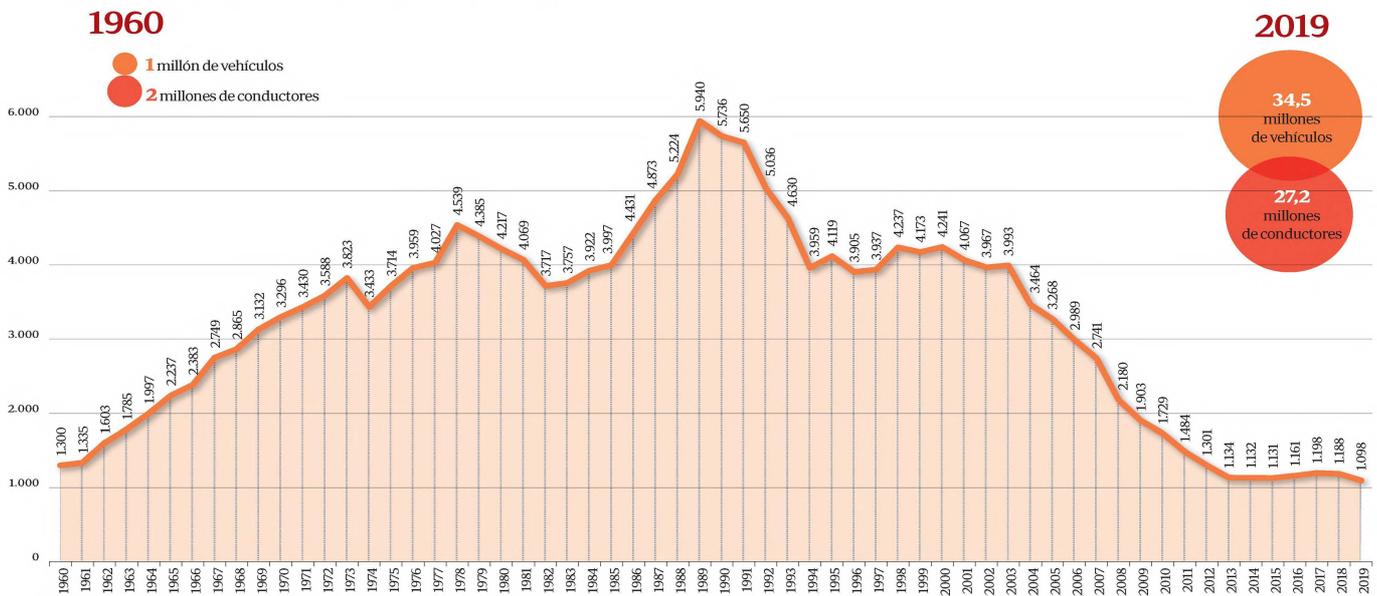
• Revista de Prensa •
Del 02/01/2020 al 03/01/2020



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	03/01/2020	ABC Primera, 36-37	Tráfico castigará con 4 puntos el mal uso del cinturón de seguridad y el casco	Escrita
2	03/01/2020	La Tribuna de Ciudad Real, 7	UN EJERCICIO PARA LEVANTAR EL PIE DEL ACELERADOR	Escrita
3	03/01/2020	La Vanguardia	Arranca la operación especial de Tráfico para 4,1 millones de viajes en Reyes	Digital
4	02/01/2020	La Vanguardia	Cómo circular en coche por Madrid con las nuevas restricciones	Digital
5	02/01/2020	El Comercio Digital	Estos son los nuevos cambios en el examen y el carnet de conducir	Digital
6	02/01/2020	autopista.es	Cambios en el carné, en el examen de conducir y en la ITV para 2020	Digital

Número de fallecidos 24 horas en vías interurbanas



Fuente: Ministerio del Interior y DGT

Tráfico castigará con 4 puntos el mal uso del cinturón de seguridad y el casco

► 2019 concluye con el mínimo histórico de muertes en carretera, 1.098. Se dispara el número de motoristas, así que la DGT inculcará que lleven airbag

E. MONTAÑÉS
MADRID

Con la mirada puesta en el futuro, 2020 será el año de la «actualización» de las sanciones que tiene contempladas el carné por puntos, que lleva doce años vigente. Así lo dijo ayer Fernando Grande-Marlaska y deslizó el endurecimiento de los castigos para dos temas que preocupan sobremanera en la Dirección General de Tráfico (DGT): el 20% de quienes fallecieron en un coche el año pasado lo hicieron sin llevar ajustado el cinturón de seguridad y 16 de los 264 motoristas muertos en 2019 no usaban casco, pese a ser obligaciones «que parecen asumidas», remarcó el ministro del Interior en funciones. Además de subir de 3 a 6 puntos el uso del móvil al volante, Tráfico tiene sobre la mesa elevar este año de 3 a 4 puntos esas dos infracciones, según ha podido saber ABC.

Entre los motoristas, además, el departamento que pilota Pere Navarro

«recomendará» próximamente el uso del airbag sobre las dos ruedas. Se trata de una especie de chaleco protector que en la actualidad cuesta desde 400-500 euros (la media es de unos 700 euros), aunque existen «alternativas más económicas», dicen a este diario fuentes expertas en seguridad vial. Navarro, que ya ha mantenido encuentros con colectivos de motoristas propicios a la medida como Mutua Moteira, comenzará por «aconsejar» el uso de este dispositivo de seguridad hasta que «obligue» y sancione su desuso, siguiendo el recorrido que ya marcó la imposición de llevar el casco de seguridad en las motocicletas.

Un colectivo en la diana

Y es que la medida entraría en los datos conocidos ayer en el balance de la siniestralidad vial del pasado 2019 que se dio a conocer en la sede de la DGT en Madrid. Los motoristas son el colectivo que más fallecidos incrementa, 47 más que el año anterior, y se dispara hasta 264, por lo que Tráfico focalizará un grueso de medidas hacia

este colectivo. También se identificarán cien tramos de alta siniestralidad para motoristas en las carreteras nacionales para mejorar su señalización y medidas de seguridad.

Marlaska lo atribuyó al efecto de «la moto deportiva, de uso recreativo y ocio, los fines de semana por vías secundarias», a lo que hay que añadir que esas motos suelen estar conducidas por gente novel y son de gran cilindrada.

Al margen de ese dato trágico y con la mirada puesta en el pasado, desde que existen registros en Tráfico -año 1960- no se conseguía una cifra tan baja de fallecidos en los 165.000 kilómetros de vías interurbanas, 1.098. Es una bajada muy positiva, para las asociaciones de víctimas consultadas, como DIA, ya que son 90 personas fallecidas menos, una caída del 7,6%.

Entre los especialistas en seguridad vial, como Ramón Ledesma, asesor de PONS Seguridad Vial, toda reducción de más de un 6,5% tiene que ser interpretada como muy buena. Para Ledesma, dos son los factores que han influido de un modo esencial en este cambio: «El retorno de la política de seguridad vial a la agenda pública y la toma de decisiones», ya que el nudo gordiano del problema estaba en la carretera convencional, donde se concentraban el 80%

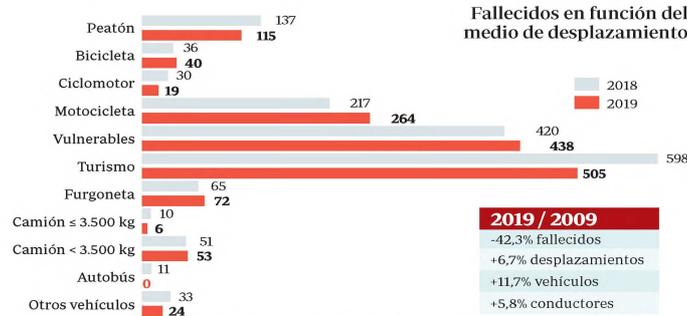
de los fallecidos. Se ha optado por «pacificar» estas vías, bajando de 100 a 90 el límite de velocidad, en línea con el resto de países europeos», traduce.

El resultado de esa medida sobre la velocidad máxima adoptada en febrero es que las vías secundarias redujeron su siniestralidad en 84 víctimas durante 2019, de 884 en 2018 a 800 (una reducción muy notable de un 9,5%). Según explicó el responsable de Interior, en aquellos tramos donde se ha aplicado esta nueva medida se ha logrado reducir las víctimas en un 9%, mientras que aquellos en los que la velocidad máxima ya estaba limitada a 90 kilómetros por hora, «solo» ha bajado un 2%.

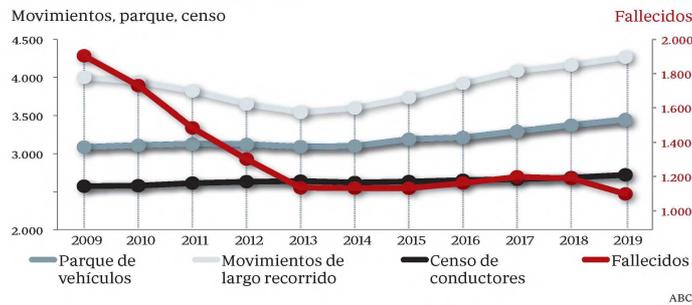
Deberes

Por otra parte, el experto de PONS afea que el desgobierno o la parálisis del gobierno «ha dejado atrás otros temas cruciales, como la pacificación del tráfico urbano (con el establecimiento del límite 30 km/h en calles de un solo sentido) y la adopción de decisiones respecto al uso del teléfono móvil. La implantación del derecho de repetición («quien hace uso del móvil debe afrontar sus consecuencias») debe comenzar a estar en la agenda política», apunta a ABC.

Urbes
Marlaska aseguró que en 2020 entrará en vigor la limitación a 30 km/h en las calles de un sentido en las ciudades



Movimientos de largo recorrido, parque de vehículos, censo de conductores y fallecidos en vías interurbanas



El ministro Marlaska aseguró ayer que en 2020 también se implantará el límite de 30 km/h en las ciudades.

De hecho, no se conocerán los datos de cuántas personas han fallecido en las urbes (además de los fallecidos en carreteras 30 días después del accidente) hasta mediados de este año, cuando podría inclinarse esta balanza tan optimista conocida ayer y que cuantifica solo los fallecidos en el interín de las primeras 24 horas tras el siniestro. En 2019 se registraron 1.007 accidentes mortales en carretera; otras 4.395 personas requirieron ingreso hospitalario y también caen los heridos en un 3,8% respecto al año anterior, cuando sumaron 4.569.

En cuanto a las causas de esta mejoría en las cifras, Grande-Marlaska destacó la «importancia» de la bajada de fallecidos durante los meses de verano (46 menos que en 2018) y que durante 37 días del año pasado se contabilizaron 0 fallecidos.

Si cada día del año pasado perdieron la vida en el asfalto tres personas, hubo una sola jornada, el 21 de julio, que superó todas las medias: 13 fallecidos y fue el día más negro del año. En la cara opuesta se coloca el «buen trabajo» de los conductores y empresas de autobús de largo recorrido. Hay que destacar que por primera vez en la historia hubo cero víctimas mortales durante todo un año en un medio de transporte tan utilizado como el autocar.

Durante su intervención, el ministro también puso el foco en que las franjas de edad que más siniestralidad vial registraron fueron las de entre 45 y 54 años y la de 65 o más; y que las salidas de vía siguen siendo la principal causa de muerte en carretera (432 del total).

0
víctimas mortales en autocar en todo 2019, pese al incremento de desplazamientos, es un dato que se produce por primera vez en la historia

34,5
millones de vehículos
El contexto para valorar los buenos datos cosechados en 2019 es que aumentaron un 2,2% el parque de vehículos (hasta 34,5 millones) y un 1,3% el censo de conductores en España (27,2 millones en el país)

427
millones de viajes un 2,5% más de desplazamientos de largo recorrido, se registraron el año pasado en las vías nacionales. Hubo 1.007 accidentes mortales

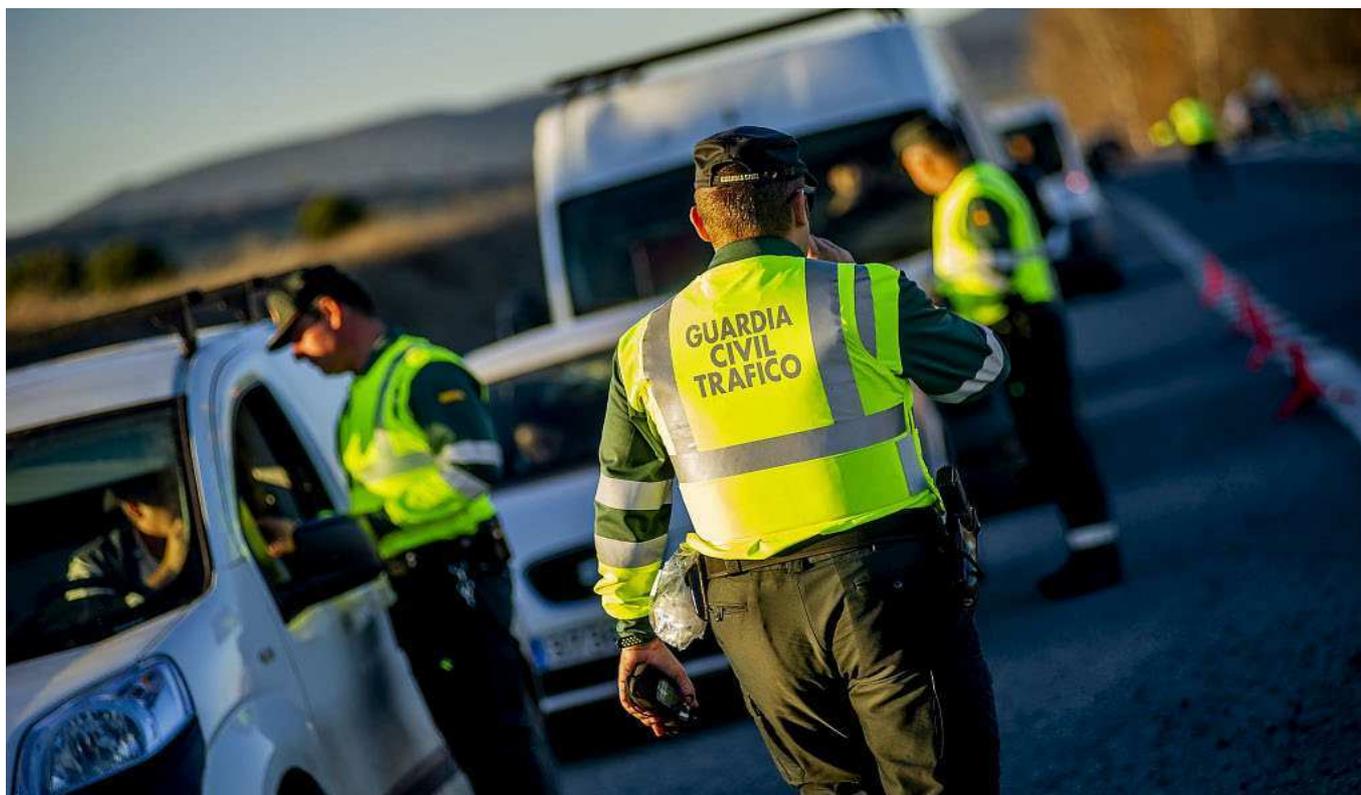
0,8%
menos de muertos fue la bajada de siniestralidad vial registrada ya en 2018 respecto de 2017. Este 2019 se consolida la tendencia y bajan un 7,6%

Dejar de fumar no es fácil pero ahora sí es más barato



'Dejar de fumar es fácil' de Allen Carr fue uno de los libros más vendidos allá por 2003. Más de 350.000 ejemplares. Se daban entonces los primeros pasos de una batalla sin cuartel contra la nicotina a la que todavía le quedaban grande golpes de efecto. Uno de ellos en 2006, con la prohibición de fumar en los

puestos de trabajo, a la que seguiría, en 2011 la Ley Antitabaco (se aprobó en 2010), que ponía fin al humo en los bares. Medidas que no han evitado que todavía miles de personas sigan fumando y buscando esa fórmula milagrosa que les permita dejarlo. Tal vez este año aprovechando que dos de los medicamentos antitabaco pueden ser recetados por el médico de cabecera. / LT



Uno de los controles de tráfico realizado por agentes de la Guardia Civil de Tráfico en una carretera de la provincia de Ciudad Real. / PABLO LORENTE

M. L. / AGENCIAS / CIUDAD REAL

UN EJERCICIO PARA LEVANTAR EL PIE DEL ACELERADOR

A finales de enero de 2019 entró en vigor la reducción del límite máximo de circulación en carreteras convencionales, al pasar de los 100 a los 90 kilómetros por hora

Aumentar la precaución, cumplir las normas de seguridad vial, evitar las distracciones al volante o levantar el pie del acelerador son algunas de las recomendaciones que año tras año promueve la Dirección General de Tráfico (DGT) para reducir la siniestralidad en carretera. De esta forma, el año 2019 se recordará en las estadísticas de dicho organismo nacional como el de menor número de víctimas mortales en vías interurbanas, del mismo modo que también lo será porque fue el año en el que se 'echó el freno' a la velocidad en las vías convencionales.

El 28 de diciembre de 2018 se aprobó el Real Decreto que rebajaba la velocidad máxima de los 100 a los 90 kilómetros por hora, una medida que entraba en vigor un mes después y que el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, reconoció ayer que ha tenido una «incidencia positiva» en el he-

cho de que se haya alcanzado la cifra más baja de fallecidos en vías interurbanas en el país (1.098), mientras que en la provincia de Ciudad Real se ha situado en la segunda más baja (19). Esta disminu-

ción de la velocidad máxima ha tenido incidencia en varias vías de la provincia y también se ha traducido en un aumento de las multas por esta causa.

Eso, a pesar de que la DGT ha-

bla de un aumento de los desplazamientos en un 2,5 por ciento en el conjunto del país. De hecho, una de las épocas del año en la que se registra más movimiento de vehículos son las navidades y el balan-

ce de la segunda fase de la operación especial con motivo de estas fiestas, desarrollada entre el 27 de diciembre y el 1 de enero, se ha saldado en la provincia de Ciudad Real con tres accidentes de circulación y cuatro heridos leves, frente en el mismo periodo del año pasado se elevaron a seis accidentes que dejaron diez heridos leves, según el balance de tráfico facilitado a este diario.

Desde la DGT y el Ministerio de Interior, también subrayaron que durante el pasado 2019 se destinaron grandes esfuerzos para proteger a los más vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), con campañas como la que informa de la obligación de dejar 1,5 metros de separación en los adelantamientos a los ciclistas. En el caso de la provincia de Ciudad Real, la Jefatura Provincial informa que en 2019 no falleció ningún ciclista como consecuencia de accidentes de circulación, aunque sí perdieron la vida dos peatones.

Arranca la operación especial de Tráfico para 4,1 millones de viajes en Reyes

Redacción • [original](#)

Madrid, 3 ene (EFE).- La Dirección General de Tráfico (DGT) pone en marcha a partir de las tres de la tarde de este viernes la tercera fase del dispositivo especial de Navidad, correspondiente al puente de Reyes, que concluirá la medianoche del lunes 6 de enero y en el que se prevén 4,1 millones de desplazamientos por carretera.

Esta operación tiene como objetivo facilitar la movilidad y fluidez del tráfico, así como velar por la seguridad vial en las carreteras, accesos a zonas turísticas y de montaña y a grandes núcleos urbanos, donde se prevén desplazamientos masivos de vehículos, ha informado la DGT.

En el marco de este operativo especial, que contempla 19,8 millones de desplazamientos en todo el período festivo, se han registrado, desde su inicio a las tres de la tarde del pasado 20 de diciembre y hasta la medianoche del domingo 29, 37 fallecidos en los 34 accidentes mortales ocurridos hasta ese momento en las carreteras españolas, según datos facilitados por la DGT.

Para llevar a cabo el dispositivo, se desplegarán funcionarios y personal técnico especializado que atienden en los Centros de Gestión de Tráfico, agentes disponibles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y empleados de las empresas de conservación de vías, así como titulares de carretera y personal de los servicios de emergencia.

Asimismo, Tráfico intensificará los controles preventivos de alcohol y drogas y utilizará cámaras en carretera para vigilar el uso del móvil al volante y del cinturón, así como radares fijos y móviles para supervisar el cumplimiento de los límites de velocidad.

Durante estas fechas también se implementarán vehículos camuflados que circularán por las carreteras para vigilar que se cumplan las normas de tráfico y helicópteros y drones que lo harán desde el aire.

Para evitar accidentes, la DGT recomienda a los viajeros conducir más despacio, tener especial atención en los trayectos cortos, al salir de las autopistas y autovías y al entrar a carreteras convencionales.

Otros gestos sencillos que pueden evitar accidentes son no conducir cuando se ha bebido, apagar el móvil o ponerlo en modo coche, llevar puesto el cinturón de seguridad y a los menores en su sistema de retención infantil, y parar cada dos horas en los trayectos largos para descansar. EFE

VAN
LA VANGUARDIA

Cómo circular en coche por Madrid con las nuevas restricciones

Redacción, Madrid • original

2020 estrena más limitaciones en el centro para los vehículos contaminantes

Madrid estrena nuevas restricciones. (Emilia Gutiérrez)

En este inicio de **2020** han entrado en **vigor** nuevas **restricciones** para que los **vehículos** más **contaminantes** accedan a **Madrid** Central, donde no podrán entrar coches sin pegatina de la DGT -gasolina anteriores a 2000 y diésel previos 2006- con invitación y tampoco si tienen una plaza de garaje.

Además, desde el inicio del año se modifica el perímetro de Madrid Central al permitir la libre circulación en las calles Mártires de Alcalá y Seminario de Nobles, para permitir el giro desde Princesa a Alberto Aguilera y evitar el atasco que hasta ahora se produce, según señala el Gobierno municipal.

2020 supone el estreno de más limitaciones, en cumplimiento de la ordenanza de movilidad sostenible aprobada por la exalcaldesa Manuela Carmena y que paulatinamente endurece las prohibiciones, pero también nuevas excepciones puestas en marcha por el Gobierno de coalición de José Luis Martínez-Almeida.

Los invitados también necesitan pegatina

Así, los residentes no podrán invitar a invitados con coches sin pegatina y tampoco podrán acceder estos vehículos a plazas de garaje privadas.

Tampoco entrarán los vehículos de carga de hasta 3.500 kilogramos de masa autorizada más viejos y contaminantes, lo que afecta a la flota de reparto de mercancías, en concreto a un 20 % de la que accede al centro y al 80% de quienes sirven a restaurantes, según la plataforma Madrid Sostenible.

Se salvan de esta limitación los turismos de los establecimientos de comercio, restauración y hostelería, quienes trabajen en Madrid Central de madrugada, los coches que acceden a talleres de reparación y los vehículos pesados (de más de 3.500 kg) además de los vehículos de servicios especiales o de contratistas de administraciones públicas que justifiquen la imposibilidad de cambiar el vehículo.

Desde el 1 de enero tampoco podrán acceder los coches con distintivo B de las autoescuelas situadas en el interior de Madrid Central.

En cambio, podrán seguir circulando los residentes empadronados en Madrid Central o los que trasladen a personas con movilidad reducida.

Además, el Consistorio ha ampliado el horario de las motos de reparto B, C, Cero y ECO desde las 22.00 hasta la medianoche y ha prorrogado el permiso de acceso a las familias con hijos menores escolarizados en el interior de este área.

El Gobierno municipal espera poner en marcha en el primer trimestre del año las ayudas de 50 millones de euros para adquirir vehículos limpios y que entren en funcionamiento las dos líneas de autobuses sin coste ambiental ni para los viajeros que atravesarán el área de bajas emisiones del norte al sur y del este al oeste.

Los cambios previstos por la DGT para 2020 en el examen y el carnet de conducir

EUROPA PRESS EL COMERCIO JUAN CARLOS ABAD ELCOMERCIO.ES EL COMERCIO • [original](#)

Asociaciones de **víctimas de accidentes de tráfico y automovilísticas** están de acuerdo en señalar que el **sistema de carné por puntos y de acceso al permiso** es el principal elemento a modificar de cara a 2020 en materia de **Seguridad Vial**.

Dado que **España lleva cerca de 8 meses sin Gobierno** (después de celebrarse **dos convocatorias de elecciones, el 28 de abril y el 10 de noviembre**, sin acuerdos de investidura), no se ha aprobado ninguna medida en lo que a Seguridad Vial respecta, aunque la última que se aprobó en 2018 entró en vigor el 29 de enero de este año: la **bajada del límite de velocidad en convencionales de 100 a 90 km/h**.

No obstante, dado que no se trató de un proyecto de ley del Gobierno, sino de una proposición del PP, sí se aprobó la reforma del **Código Penal**. Esta modificación endureció las penas por imprudencias al volante al incluir como agravantes **el exceso de velocidad y el consumo de drogas o alcohol**, penalizó de nuevo las lesiones causadas por estas conductas, aumentó las penas cuando había varios fallecidos y sancionó el abandono del lugar del accidente.

El 2019 iba a ser un año de modificaciones, pero la paralización política ha obligado a dejar en 'stand by' varias normativas que ya estaban redactadas, listas para su aprobación una vez haya Gobierno. Estas son:

Así, quedarían pendientes para este nuevo año la reforma de la Ley de Tráfico, que preveía aumentar la pérdida de puntos por determinados comportamientos al volante, según el borrador, la DGT pretendía retirar 6 puntos por utilizar el móvil mientras se conduce.

También se queda a la espera de 2020 el real decreto de medidas urbanas de tráfico, documento que contemplaba la reducción de la velocidad en ciudades a 30 km/h para vías de un único carril por sentido de circulación --bajando incluso a lo 20 km/h en vías de plataforma única de calzada y acera--.

Se pretenden también definir los Vehículos de Movilidad Personal (patinetes eléctricos, segways, hoverboard, etc.), así como sus requisitos para usarlos y normas de circulación. El borrador contemplaba, por ejemplo, su prohibición por vías interurbanas y la necesidad de contar con un Certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos que exige tanto la normativa nacional como la internacional.

Por otro lado, la DGT también quiere aprobar un real decreto que propone cambios en el sistema de formación vial y de exámenes, tanto teóricos como prácticos. Una de las iniciativas más destacadas es la obligatoriedad de asistir a 8 horas de clase teórica y presencial sobre concienciación y sensibilización, una medida que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia no vio con buenos ojos, por lo que la DGT está estudiando si seguir adelante con esta propuesta o cambiarla.

Desde PAT-APAT, su presidente, Vicente Sánchez, pone el foco en modificar el sistema en lo que se refiere a conductores reincidentes, de modo que quien haya cometido un delito vial de manera continuada no pueda recuperar sus puntos del carné tan fácilmente. «No se puede esperar, estamos viendo que personas que van bebidas o drogadas matan, y al día siguiente sabemos que siguen conduciendo», lamenta Sánchez, que también quiere que la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados se mantenga en la próxima legislatura y sea «más efectiva».

También desde Asociación DIA se aboga por modificar este sistema. «Pedimos que se le dé una vuelta al carné por puntos, que la obtención se adapte a los nuevos tiempos», reclama el presidente de la entidad, Francisco Canes, que también exige centrarse más en concienciación antes que en formación.

Por su parte, Stop Accidentes incide en otras medidas encaminadas a aumentar la concienciación de la población sobre la siniestralidad en las carreteras, como incluir una asignatura de seguridad vial en los colegios o imponer la obligatoriedad de asistir a clases presenciales para poder obtener el carné, tal y como pretende la DGT.

Igualmente, el RACE considera que para 2020 «hace falta una revisión del carné por puntos», desde modificar el número de puntos a retirar por determinadas sanciones, a revisar el sistema de recuperación de puntos en cursos. «La sociedad ha evolucionado muchísimo en estos 13 años», comenta a Europa Press su director de seguridad vial, Antonio Lucas, en referencia al tiempo que lleva implantado el carné por puntos.

En Automovilistas Europeos Asociados (AEA), su presidente Mario Arnaldo hace hincapié en que es «necesario» aprobar en el próximo año una actualización del carné por puntos, así como aumentar la dotación presupuestaria para mantenimiento de carreteras, aprobar planes dirigidos a establecer una política de renovación del parque automovilístico, implantar la 'conducción acompañada' en España como ya se hace en Francia; e implantar la formación vial como asignatura transversal obligatoria.

También ciclistas, motoristas y usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) han dado a conocer qué propuestas quieren ver hechas realidad en este año que viene.

Así, el secretario técnico de la red, Nacho Tomás, que valora los «dos grandes hitos» de seguridad vial ciclista de este 2019 (la Estrategia Estatal de la Bicicleta y el aumento de usuarios de bicicleta en España en los últimos años), apuesta por la reducción de la velocidad máxima en ciudades a 30 km/h, como quiere la DGT.

En cuanto a motoristas, el presidente de Mutua Motera, Juan Manuel Reyes, es claro a la hora de reivindicar algo en 2020: «Sin Gobierno, sin Parlamento, lógicamente no podemos acometer ningún tipo de reforma que implique una reforma de rango de ley, de rango de reglamento, de desarrollo de la ley, etc.; así que el deseo para 2020 es tener un gobierno estable», ha comentado.

También se ha manifestado la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), que asegura no estar «muy conforme» con la normativa que prepara la DGT para regular este tipo de vehículos. «Lo que pedimos es que se nos regule de manera similar a la bicicleta», expresa su presidente, Antonio Gómez, que reclama una regulación que les proteja y no restrinja.



Cambios en el carné, en el examen de conducir y en la ITV para 2020

original



Cambio en el carné, en el examen de conducir y en la ITV para 2020

La intención era que se aprobaran en 2019, pero la falta de acuerdo para sacar un gobierno adelante ha provocado que todos los **cambios en el carné de conducir, en el examen y en la ITV** se hayan retrasado. Por eso, si la próxima investidura (planeada para dentro de unos pocos días) termina por salir adelante, 2020 será un año de cambios.

Uno de los grandes cambios que se esperan para este año en el que estamos dando nuestros primeros pasos es la modificación en la obtención del carné de conducir. Y es que, si el plan del Gobierno sigue adelante (la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya ha mostrado su disconformidad**), los aspirantes tendrán que dar, obligatoriamente, **ocho horas de clases presenciales**, en las que se mostrarán testimonios de víctimas de accidentes de tráfico y se explicarán los riesgos del alcohol y las drogas o una velocidad excesiva.

Estos cambios no quedan aquí. Y es que, **aquellos que suspendan el examen estarán obligados a esperar, al menos, 15 días para volver a presentarse a la prueba**. Un plazo que se ampliará a 30 días entre el segundo y el tercer intento. A partir del tercer examen práctico, el periodo de espera será de 20 días entre prueba y prueba. Además, en todos estos periodos existirá la obligación de dar cinco clases prácticas antes de volver a presentarse a un nuevo examen.

En cuanto a la ITV, el cambio viene provocado por una **obligación de la Unión Europea** hacia los fabricantes, a quienes **obliga a dar todos los datos técnicos necesarios a las estaciones de todos los coches que hayan sido matriculados a partir del 20 de mayo de 2018**. Un cambio que **entrará en vigor el 20 de mayo de 2020** y que facilitará el trabajo a los empleados.

Del mismo modo, **los fabricantes tendrán que informar** a los trabajadores cualquier tipo de modificación o suplementos posteriores que influyan en la información técnica del vehículo. Todo ello será controlado por un responsable cuyos datos de contacto tendrán que estar accesible en la propia página web del fabricante.