

• Revista de Prensa •
Del 29/03/2019 al 01/04/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	01/04/2019	Granada Hoy, 10-11	Tecnología y formación para un futuro sin accidentes	Escrita
2	31/03/2019	Sur Malaga, 29	El bando del patinete	Escrita
3	31/03/2019	Información Elche, 29	Tráfico suspende al 56% de los aspirantes a sacarse el carné de conducir en Alicante	Escrita
4	31/03/2019	El Diario Montañés Torrelavega, 8	Los exámenes de moto vuelven al Ferial	Escrita
5	31/03/2019	La Gaceta de Salamanca, 5	Circuitos de prácticas ¿Cuento rosa o de terror?	Escrita
6	31/03/2019	El Adelantado de Segovia, 5	De los 14 .771 exámenes que se realizaron, únicamente se expidieron 3.750 permisos	Escrita
7	30/03/2019	La Opinión de Tenerife, 22	Patinetes eléctricos y reclamación de daños	Escrita
8	01/04/2019	HoraSur	467 vehículos controlados durante la campaña por uso del cinturón y sistemas de retención infantil	Digital
9	31/03/2019	Diario Información	Carné de conducir en Alicante: La alta tasa de suspensos provoca la fuga a otras provincias	Digital
10	31/03/2019	Diario Jaén	Cuatro meses para la Educación Vial	Digital
11	31/03/2019	Tribuna de Palencia	Cambios en el carné de conducir: más difícil, con más temas y más caro	Digital
12	31/03/2019	Alicante Press	¿Por qué muchas personas le temen a conducir un coche?	Digital
13	31/03/2019	Sevilla Buenas Noticias	El Ayuntamiento aprueba la modificación de la ordenanza de circulación de los vehículos de movilidad personal	Digital
14	30/03/2019	Sevilla Actualidad	El Pleno aprueba la ordenanza de circulación para patinetes eléctricos	Digital
15	29/03/2019	Gaceta Cartagonova.com	La Policía Local de Cartagena prepara una campaña especial de tráfico de control de velocidad entre el 1 y el 7 de abril	Digital

COMUNICACIONES | SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBUS



1

REPORTAJE GRÁFICO: J. J. MEDINA

J. J. Medina MADRID

Viajar en autobús supone el sólo el 0,65% de las muertes por accidente de tráfico en España. Lo dice la Universidad Politécnica de Madrid. Con este dato tan próximo al cero absoluto, el objetivo de las empresas de transporte de viajeros de que en el futuro no haya víctimas mortales en el desempeño de su trabajo es más que factible. Así se puso de manifiesto esta semana en un encuentro sobre seguridad en el transporte de viajeros en carretera llevada a cabo por la compañía número 1 del sector en España, Alsa, que mostró las últimas novedades y las políticas de la empresa en esta materia.

La inversión de las compañías en seguridad activa y pasiva, la formación continua de los conductores y las mejoras de las infraestructuras y las normativas están detrás de unos datos en los que las empresas basan su éxito y la confianza de los viajeros en autobús, que suponen el 10% de todos los movimientos por carretera.

Gran parte de estas innovaciones ya han sido incorporadas a los vehículos que realizan servicios regulares por carretera en todo el país, según comentaron desde Alsa, que además de gestionar la Estación de Autobuses de Granada, opera 23 rutas distintas desde la capital, de las cuales cuatro de ellas son con el extranjero (Faro, Lisboa, París y Casablanca). Uno de los últimos modelos de autobús adquiridos por la compañía ya ha empezado a operar el servicio

Tecnología y formación para un futuro sin accidentes

● La compañía Alsa, que diariamente opera 23 rutas desde Granada, presenta las últimas medidas de seguridad ● Sólo el 0,6% de las muertes de tráfico se producen en autobuses, según estudios universitarios

entre Madrid y la ciudad, como pudo comprobar esta redacción.

Esos nuevos sistemas de seguridad incorporados a la flota de Alsa van desde la detección de obstáculos al frenado automático entre otros factores. Algunos de ellos ya vienen dados desde la propia compra del vehículo, como los sistemas antivuelco regulados por la Unión Europea, los de colisión frontal, o los asientos extraíbles que permiten una evacuación más rápida del colectivo. La empresa de origen asturiano trabaja con autobuses de motor y chasis Mercedes-Benz y están carrozados por la española Setra. A estos sistemas que ya vienen de fábrica se le añaden los que incorpora cada

empresa. En el caso de Alsa, para lograr su objetivo de cero víctimas, se han añadido a su flota elementos de reacción como detección y autoextinguido de incendios, y de prevención, que son de los más importantes. Incluyen asistentes de detector de fatiga o la frenada de emergencia (ABA), legalmente obligatoria para todos los autobuses tanto urbanos como interurbanos. Esta tecnología de frenada de urgencia permite detener el vehículo, tanto de forma progresiva como instantánea sin que el conductor incluso pise el pedal del freno. Este sistema se pone en marcha cuando se detecta un obstáculo en la vía o la distancia con el vehículo precedente

entra en riesgo de colisión.

En la charla, ofrecida por el director de ingeniería y mantenimiento de Alsa, Miguel Ángel Alonso, también se destacaron otras innovaciones como la incorporación progresiva en toda la flota (salvo en los autobuses de lujo de la compañía, que ya los llevan incluidos desde el principio) de detectores contra los ángulos muertos, que envía una vibración al asiento del conductor cuando hay un riesgo de impacto sobre todo lateral. Estos sistemas advierten de la presencia de peatones, ciclistas y vehículos en los flancos del autobús. Otra novedad es la instalación progresiva de cámaras en los retrovisores, o las cámaras

termográficas que amplían el campo de visión nocturna del conductor hasta los 700 metros, en vez de los 170 actuales que pueden alcanzar los faros de LED. La inversión en tecnología y renovación de la flota en Alsa supera los 100 millones de euros.

Sin embargo, y a pesar de las innovaciones tecnológicas, todavía el 85% de los accidentes de autobús tienen un factor humano. Por eso, las medidas de seguridad también se implementan para los conductores, donde Alsa advierte de la falta de vocaciones que está afectando al sector. La empresa asturiana desveló parte de su estrategia formativa, basada en una formación muy exigente (en 2018, Alsa contrató a 731 conductores de 11.540 aspirantes), evaluación, comunicación y recompensa a sus conductores.

Aparte de la dureza del proceso de selección, se une que más de 1.300 autobuses y 1.800 conductores están monitorizados a través de un sistema llamado Drive Cam, que ante cualquier movimiento inesperado del conductor, graba los ocho segundos anteriores y los cuatro posteriores a un frenazo, volantazo o aceleración no programada, para analizarlos y avisar al conductor. También existe un protocolo de control de exceso de velocidad en el 88% de los autobuses de Alsa.

Unos datos y unas tecnologías que ayudan a casi dejar en cero las muertes por transporte colectivo en España, donde al día cubren más de un millón de kilómetros, y en la que Granada cuenta con una de las más extensas redes de autobuses urbanos y por carretera.



1. La jornada informativa coincidió con la competición interna de conductores de Alsa llamada Eco Driving Challenge, que premia al chófer más eficiente en la conducción de los autobuses de la compañía. **2.** Los periodistas y los invitados pudieron probar los simuladores con los que empiezan a formarse los profesionales del transporte de viajeros por carretera y ciudad. **3.** Las jornadas se celebraron en el mítico Circuito del Jarama, en Madrid. **4.** Interior de uno de los últimos modelos Setra. **5.** Francisco Iglesias, consejero delegado de Alsa. **6.** Prueba de habilidad para conductores sobre pista mojada.



SIN IR MÁS LEJOS

El bando del patinete

JOSÉ VICENTE ASTORGA
jvastorga@diariosur.es

El gobierno municipal ha mostrado hasta ahora un tancredismo del que sólo sale para autorizar más empresas



La parálisis ante la anarquía del patinete eléctrico se ha instalado en la política municipal como una especie invasora y tóxica. Donde todo está bajo norma, los patinetes son la isla sin ordenanza ni ley que ampare su uso, convertidos en un problema que sólo la oposición parece tener en el radar. A la indignación ciudadana que encara a diario cada vez más molestias y riesgos, el gobierno municipal ofrece hasta ahora un tancredismo del que sólo sale para autorizar más empresas que buscan negocio en Málaga. Esa gran diligencia resulta especialmente llamativa, tratándose de un bien municipal tan escaso en demasiados negociados. 'Villa Maya' y su triste suerte ha sido un patinete de la desmemoria no sólo municipal, un artefacto sin dueño ni matrícula ni protección legal para alejar las excavadoras. La interminable declaración de zonas acústicamente saturadas en el Centro y Teatinos es otro ejemplo de lo que espera turno. Los decibelios desordenados son aquí la versión acústica de patinetes esparcidos por cualquier sitio a la espera del guardia con su bloc. Las molestias y peligros de tanto cacharro eléctrico por las aceras y calles peatonales crecen a la velocidad del nuevo incivismo que se recarga cada noche y que estorba, en movimiento y tirado en cualquier lugar. Pienso en niños, ancianos, en personas ciegas o sordas o con graves limitaciones, esa ciudadanía vulnerable expuesta al albedrío descerebrado de los que no dudan de que todos los verán venir. Donde toda transgresión tiene su castigo, disponer de pista libre para moverse y aparcar impunemente de cualquier forma es una pulsión irresistible sin edades ni género. Hay avances que vienen con su carga de problemas pendientes, como el de la movilidad que inauguró la bicicleta. No resuelto del todo el mapa de los carriles bici, el patinete agrava la cuestión en Málaga, y sin solución a la vista.

Hasta que se colocó el primer semáforo en Londres, en 1868, debió haber terribles escenas en los cruces por un tráfico de carruajes que se hizo imposible. Cuando llegó el coche, el invento del ingeniero John Peake hizo más por la vida y las lesiones que todos los cirujanos. Aún no hemos llegado a eso, pero la estadística avanza por su carril. Con el bando, De la Torre intenta poner ahora orden transitorio hasta que la DGT dictamine que el patinete tendrá que ir por la calzada, como los otros vehículos. La cosa tiene más de fogueo normativo y cataplasma ante el daño electoral que pretensiones de crear tendencia contra una invasión que sólo se combatirá con consejos para que sean cívicos los que no lo son tampoco bajados del cacharro. Marbella acabo retirando los patinetes tirados en la calle como cualquier objeto abandonado, y se acabaron. Las empresas tienen que premiar el civismo e incentivar que se aparque en zonas concretas. Todo, menos imitar a De la Torre, que tira por esa calle de en medio que también, horror, está llena de patinetes desperdigados.



Imagen de archivo de las protestas que las autoescuelas llevaron a cabo con motivo de una huelga de examinadores que paralizó el sector en la provincia. PILAR CORTÉS

Tráfico suspende al 56% de los aspirantes a sacarse el carné de conducir en Alicante

► De las 39.091 pruebas celebradas en un año, más de la mitad han sido no aptas ► En las provincias limítrofes el número de aprobados supera al de suspensos, lo que provoca, según las autoescuelas, una fuga de personas para examinarse

PINO ALBEROLA

■ Sacarse el carné de conducir en la provincia de Alicante no es tarea sencilla. Los datos de la Dirección General de Tráfico ponen de manifiesto que en los últimos años, el porcentaje de suspendidos supera al de aprobados en las pruebas prácticas.

De las más de 39.000 pruebas celebradas en un año, el 56% de los aspirantes suspendió, según los datos recogidos en el último anuario de la Dirección General de Tráfico relativos a 2017. Una tendencia que se repite en los años anteriores y que lleva de cabeza a las autoescuelas. «Sacarse el carné a la primera pasó a la historia», lamenta Lola Mula, presidenta de la asociación Unión Vial, que grupa a 52 autoescuelas de la provincia de Alicante. Esta entidad critica que en provincias vecinas, como Murcia, Albacete o Valencia, las pruebas de conducir son más sencillas.

De hecho, según los datos de la DGT en estas provincias el índice de aprobados es superior al de personas suspendidas, lo contrario que ocurre en la provincia. «Estamos detectando una importante fuga de perso-

nas que acuden examinarse a localidades como Almansa o Gandía y también hay ya autoescuelas de la provincia que han abierto sucursales en estos municipios», señala Mula.

Causas

Para la representante de esta entidad hay distintos factores que influyen en este elevado número de no aptos. Para empezar la dificultad de las pruebas, que se ha redoblado en los últimos años a raíz de la entrada en vigor de una nueva directiva europea. «Las pruebas pasaron a tener un tiempo mínimo de 25 minutos, mucho más que antes, por lo que el alumno pasa mucho más tiempo en tensión». También el tráfico de la ciudad de Alicante juega en contra. «La circulación aquí es muy complicada, con elementos, como las raquetas, que prácticamente no existen en otras zonas de España».

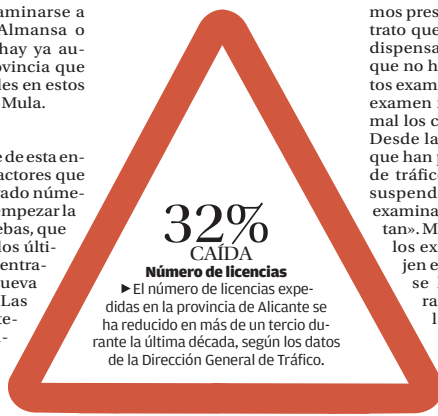
Pero la representante de la asociación de autoescuelas también carga contra algunos examinadores de Tráfico. «He-

mos presentado quejas hacia el trato que algunos funcionarios dispensan a los alumnos, porque no hay derecho a que ciertos examinadores vayan todo el examen resoplando, hablando mal los chicos y gesticulando». Desde la asociación sostienen que han pedido a la delegación de tráfico provincial datos de suspendidos y aprobados por examinador, «pero no los facilitan». Mula también critica que los examinadores no trabajen en agosto, por lo que no se hacen exámenes durante este mes, y las malas condiciones en las que tienen que esperar los jóvenes el día del examen. «Tenemos que esperar a veces horas en un descampado, en el que no hay sitios para sentarse ni aseos, por lo que los nervios de los chicos se disparan, lo que tampoco les favorece de cara al examen».

Una de las consecuencias directas de esta situación, «es que el precio de los carnés de conducir se ha subido por las nubes, ya que si antes eran necesarias 20 prácticas ahora no bajan de

40, por lo que el coste se dispara a 1.000 euros». De hecho, el número de licencias de conducir expedidas en la provincia de Alicante ha ido bajando notablemente en los últimos años, en concreto un 32% en la última década. Las autoescuelas creen que parte de la culpa de este descenso la tiene el elevado número de suspensos, que desaniman a los chicos, y el encarecimiento del carné de conducir.

La relación de las autoescuelas con los examinadores de Tráfico ha atravesado importantes momentos de crisis en los últimos años en la provincia. En verano de 2017, los funcionarios de tráfico iniciaron una huelga a nivel nacional que puso contra las cuerdas a todo el sector en la provincia. Los examinadores protestaban por la falta de plantilla que les hacía examinar a diario a 13 personas en la provincia de Alicante. Por su parte, las autoescuelas se sentían las grandes perjudicadas de esta situación por la pérdida de negocio. La patronal de las autoescuelas llegó a pedir amparo al Defensor del Pueblo y al Gobierno al peligrar miles de puestos de trabajo.



Pruebas de circulación COMPARATIVA POR PROVINCIAS

PROVINCIA	APTO	NO APTO
Alicante	17.127	21.964
Albacete	5.804	3.814
Murcia	15.398	14.360
Valencia	25.446	24.577

Fuente: Dirección General de Tráfico



Los alumnos deben superar varias pruebas en la explanada del Mercado Nacional de Ganados. :: LUIS PALOMEQUE

Los exámenes de moto vuelven al Ferial

Tráfico. El Ayuntamiento habilita una nueva pista en la explanada del Mercado de Ganados que evita los desplazamientos a Camargo de alumnos y monitores

J. I. ARMINIO
TORRELAVEGA

Los alumnos y monitores de las autoescuelas de Torrelavega y su zona de influencia están de enhorabuena. El lunes regresaron a la capital del Besaya los exámenes de destreza para obtener el carné de moto, después de que el Ayuntamiento habilitase una nueva pista, más amplia y segura, en la gran explanada del Mercado Nacional de Ganados. La Jefatura Provincial de Tráfico había cerrado hace cuatro meses la pista anterior por problemas de humedades, lo que repre-

sentaba un importante trastorno para los alumnos y los responsables de las autoescuelas, que se veían obligados a desplazarse hasta Herrera de Camargo para realizar los exámenes.

José Miguel Tolosa, jefe provincial de Tráfico, acudió al estreno del nuevo emplazamiento de las pruebas, situado junto a la rampa peatonal que da acceso a la Avenida Fernando Arce, lugar que ocupa todos los jueves el tradicional mercadillo. Según Tolosa, se trata de una zona mucho más amplia y segura que la anterior, situada a unos 150 metros, una parcela de forma triangular en la que siguen celebrándose los exá-

menes para camiones y autobuses.

El máximo responsable de Tráfico en Cantabria reconoció que ese lugar es más «umbrio» y agradeció tanto al concejal del área, Jesús Sánchez, como al director del Mercado Nacional de Ganados, Isaac Bolado, que hayan ofrecido una alternativa mejor. «Estamos de enhorabuena, es un éxito para Torrelavega haber mejorado estas instalaciones», concluyó Tolosa.

También acudió a la cita Jesús Sánchez, que mostró su satisfacción por haber podido ofrecer una pista alternativa, un sitio que «le está gustando a todo el mundo porque ofrece más seguridad». «Sin lugar a dudas —señaló el edil regionalista—, hemos mejorado las condiciones para celebrar los exámenes». El presidente de la Asociación Cántabra de Autoescuelas, Alberto Santamaría, y uno de sus miembros, Juan Carlos González, agradecieron el apoyo de los responsables municipales.

El circuito anterior fue desechado por Tráfico porque tenía problemas de humedades



• LLAMA LA ATENCIÓN •



Circuitos de prácticas

Las autoescuelas deberían llevar estos días a sus alumnos a hacer prácticas a las avenidas de Villamayor y de Portugal. Después del trabajo de fresado que se ha realizado en las calzadas de ambas vías, se han convertido en auténticos circuitos para probar las habilidades de conducción. Al margen de los conos que el Ayuntamiento ha ubicado para diferenciar los carriles, se han elevado las tapas de registro, y los coches van por las avenidas haciendo eses.



¿Cuento rosa o de terror?

En Ganemos ha comenzado la “batalla”. Virginia Carrera y Gabriel Risco han empezado a pugnar en las redes sociales por el voto de los simpatizantes de la agrupación de electores porque se juegan encabezar la candidatura o irse al tercer puesto. La actual portavoz municipal se lo ha tomado muy en serio y ha diseñado hasta un logotipo en el que se resaltan sus rasgos más característicos. Además ha empezado a contar una historia: “Salamanca según Virginia”. ¿Será rosa o de terror?

De los 14.771 exámenes que se realizaron, únicamente se expidieron 3.750 permisos

A lo largo del pasado año —y a pesar de las diferentes huelgas que llevaron a cabo los examinadores de Tráfico— se realizaron un total de 14.771 exámenes (de todos los tipos de permisos de conducir) y, únicamente, se expidieron 3.750 carnés.

El permiso de conducción para motocicletas lo aprobaron 454 personas, frente a las 587 del año 2017. Del tipo B se expidieron un total de 2.916 permisos, “alguno menos que en 2017 cuando registramos 3.065”, comentó Pedro José Pastor. En lo que se refiere a los permisos profesionales (tipos C y D) se expidieron 235 y 66, respectivamente, frente a los 232 de tipo C y los 98 de tipo D a lo largo de 2017. “Depende de la demanda, son permisos profesionales que están en función de la demanda de los profesionales que hay en el momento”, aseveró el jefe provincial de Tráfico.



“La huelga de los examinadores tuvo su influencia en su momento, ahora el problema más grave que tenemos es la cantidad de exámenes que hay y que no alcanzamos a la demanda. Hay mucha

gente de Madrid que viene a examinarse aquí y tenemos una jefatura para una dimensión para Segovia, así estamos absolutamente desbordados”, comentó Pastor. En una entrevista anterior, el jefe de Tráfico aseguró que “no es más fácil sacarse el carné aquí, precisamente el porcentaje de aprobados no llega al 50% y en las autoescuelas de Madrid, tampoco”, argumentó Pastor preguntado por la

afluencia de autoescuelas madrileñas que imparten sus clases prácticas en la provincia. También, en 2018 se retiraron 308 permisos de conducir por condenas penales y un total de 20 por pérdida de vigencia por condiciones psicofísicas.

De los vehículos de movilidad personal o urbana, el patinete eléctrico es el más popular junto con *segways* y *hoverboards*, y ya no son los juguetes que popularizaron cuando empezaron a popularizarse en España hace poco más de dos años. Hoy se estima que hay más de 20.000 en circulación y su número, además de la capacidad para desarrollar velocidades considerables a escasos centímetros del peatón, ha generado una estadística que recoge su creciente siniestralidad. Y comienza a ser habitual la entrada en los despachos de abogados de asuntos en los que el culpable es el conductor de dicho vehículo.

Según datos de la Fiscalía de Seguridad Vial, en el año 2018 se produjeron 273 accidentes y cinco víctimas mortales por este motivo, previniendo su incremento a medida que se consolide su uso como forma de desplazamiento habitual.

La Dirección General de Tráfico define a los Vehículos de Movilidad Personal como aquellos vehículos de motor capaces de asistir a los ciudadanos en su desplazamiento personal y que, por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Cada ayuntamiento de cada ciudad puede tener su propia normativa. Madrid los ha incluido como Vehículos de Movilidad Urbana en su Ordenanza de Movilidad, estableciendo una edad mínima de 15 años para su uso y excluyendo su utilización en las aceras. Sevilla acaba de abrir un proceso de participación ciudadana y consulta pública para modificar la Ordenanza Municipal de Circulación e incluir su regulación. Actualmente se está tramitando un Proyecto de Real Decreto en el que se pretende modificar el Reglamento General de

Patinetes eléctricos y reclamación de daños



ESPACIO JURÍDICO

Juan Miguel Munguía Torres

Circulación y en el que está prevista la obligatoriedad de un certificado para la circulación que acredite que el Vehículo de Movilidad Personal cumple con los re-

quisitos técnicos exigibles por la normativa, así como la posibilidad de que las entidades locales tengan un censo de estos vehículos que puedan incorporarlo al re-

gistro general de vehículos. La actual Ley de Seguridad Vial establece como norma general para cualquier usuario de vehículo en su artículo 10.2 que "El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía", añadiendo en el artículo 13.1 que "El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños,

ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad". Desde el punto de vista legal, el primer problema surge cuando se ven perjudicadas terceras personas. Se trata de artilugios que no están registrados, salvo que pertenezcan a una empresa.

Por tanto ¿si uno de estos vehículos ocasiona un daño, quién responde, a quién reclamo? Lo primero que se ha de hacer es dilucidar si el Vehículo de Movilidad Personal es del usuario o es alquilado. En virtud de lo dispuesto en los artículos 1.902 y 1.903 del Código Civil se puede exigir responsabilidad civil por daños a terceros al autor de los hechos, así como a los padres y tutores por los causados por los menores o incapacitados que estén bajo su guardia.

Por tanto, si el Vehículo de Movilidad Personal fuera de propiedad privada, tendría que responder directamente el usuario con su patrimonio, pues actualmente y al menos, de momento, no es obligatoria la contratación de un seguro de responsabilidad civil. En el caso de que el patinete perteneciera a una empresa de alquiler si tendríamos un seguro al que poder reclamar, pues su tenencia es obligatoria al tener un uso lucrativo el alquiler del mismo.

La reclamación a efectuar se asemeja a la que habitualmente se realiza por accidentes de tráfico, y para su iniciación se necesita contar con los datos del usuario del Vehículo de Movilidad Personal pudiéndose intercambiar datos, firmar una declaración amistosa de accidente o solicitar el auxilio de autoridad. También es conveniente contar con testigos y fotografías. Una nueva realidad urbana que necesita de regulación y concienciación.

munguia@munguiaabogados.com

HUMOR

Padylla



467 vehículos controlados durante la campaña por uso del cinturón y sistemas de retención infantil

Redacción | • original



Control de la Policía Local en Algeciras

La Policía Local de Algeciras ha controlado un total de 467 vehículos durante la reciente campaña de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil, llevada a cabo en colaboración con la Dirección General de Tráfico, según ha informado el teniente de alcalde delegado de Seguridad Ciudadana, Jacinto Muñoz Madrid.

De esta cifra, 396 vehículos han sido turismos convencionales, 50 taxis y 21 furgonetas y camiones comerciales, todos ellos en los distintos puntos de verificación instalados en todo el término municipal durante los tres turnos de trabajo de los agentes.

Durante la campaña fueron interpuestas 68 denuncias por incumplimiento de la norma, veinte de ellas a conductores por no llevar puesto el cinturón de seguridad; 18 a ocupantes de los asientos delanteros, 23 a personas que viajaban en los asientos traseros y siete infracciones por transportar a menores sin las sillas homologadas.

Así, los policías locales han impuesto las sanciones correspondientes de acuerdo con los artículos 116 y 117 del Reglamento General de Circulación, que determinan el uso obligatorio del cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros, y que establecen una cuantía de 200 euros y la pérdida de tres puntos.

En este sentido, Muñoz Madrid ha explicado que estas campañas, lejos de tener un afán recaudatorio, se realizan dentro de las actuaciones de prevención que lleva a cabo la Policía Local en materia de tráfico, a fin de evitar en la medida de lo posible la siniestralidad en vías urbanas.

Carné de conducir en Alicante: La alta tasa de suspensos provoca la fuga a otras provincias

pino alberola • original

De las 39.091 pruebas celebradas en un año, más de la mitad han sido no aptas. En las provincias limítrofes el número de aprobados supera al de suspensos, lo que provoca, según las autoescuelas, una fuga de personas para examinarse

El **periodismo de calidad** no es posible sin ti

INFORMACIÓN
La mejor información, cerca de ti

Descubre con **INE+** la nueva información para suscriptores.

3€ / 3 meses
Todo ello sin publicidad

DESCÚBRELO

Oferta válida durante los 3 primeros meses de contratación. Renovación a tarifa a partir del tercer mes.

| Alicante

Los impagos del Consell fuerzan a los centros de menores a anular terapias y cambiar dietas

Las asociaciones sufren una deuda de más de 12,5 millones que les obliga a suspender terapias y...

[Noticias de Alicante](#)

A Fondo

[Noticias de A Fondo](#)

Cuatro meses para la Educación Vial

JORGE CECILIA • original



CONFERENCIA. Miembros de la Corporación Municipal y de Tráfico.

Pistoleto de salida para la trigésima edición de las jornadas escolares de Educación Vial, organizadas por la Concejalía de Educación. Las actividades comenzaron con una conferencia sobre los factores de riesgo causantes de los accidentes de tráfico a cargo de Violenta Mansó, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico, en el instituto Nuestra Señora de la Cabeza, charla dirigida a alumnado de Bachillerato y ciclos formativos.

Además de la conferencia, en las jornadas se incluyen diferentes actividades hasta el 14 de junio. Para Educación Infantil habrá proyecciones de películas adaptadas a la Educación Vial y comentadas entre los escolares y monitores. Mientras tanto, para Primaria y Secundaria se celebrarán charlas informativas y formativas sobre las normas más básicas de seguridad, apoyadas en proyecciones, así como en explicaciones audiovisuales. Junto a esta parte teórica en los centros, habrá otra de prácticas en el parque de tráfico.

De igual modo, se organizó la vigésima primera edición del certamen de dibujo sobre circulación vial, mientras que del 11 de abril al 20 de mayo, se celebrará la campaña de prevención, que tiene por lema "Te puede pasar".

Cambios en el carné de conducir: más difícil, con más temas y más caro

original



La DGT aplicará a partir del día 1 de julio los nuevos exámenes teórico y práctico para obtener el carné de conducir. Estos son los principales cambios.

La DGT ha anunciado la fecha en la que se aplicarán los esperados cambios en el carné de conducir. Será a partir del día 1 de julio y, en resumen, será más difícil, con más temas y más caro. Así que quien tenga interés en sacarse algún permiso, puede hacerlo ahora sin esperar a las modificaciones. En términos generales, Tráfico pretende que los españoles que quieran sacarse cualquier tipo de permiso de conducir **tengan una formación obligatoria teórica presencial de ocho horas. Estos son los cambios fundamentales que harán que los exámenes tengan un precio mayor.**

Exámen teórico

Con respecto a los test específicos (obligatorio para todos los permisos salvo el A y el B), también **se deberá certificar una formación presencial obligatoria.** En el caso de los permisos **AM, A1 y A2** (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada), se tendrá que **asistir a seis horas de clase**, en las que se aprenderá sobre los principales factores de riesgo asociados a la conducción de este tipo de vehículos, sobre técnicas de conducción y sobre elementos de seguridad.

El **porcentaje máximo de fallos por test no podrá exceder del 10%**. Sin embargo, esto no afectará en el número máximo de errores que se podrá cometer, pues aunque el actual Reglamento General de Conductores recoge un 20% máximo de fallos, se aplica ya en realidad el 10%, según explican fuentes de la DGT.

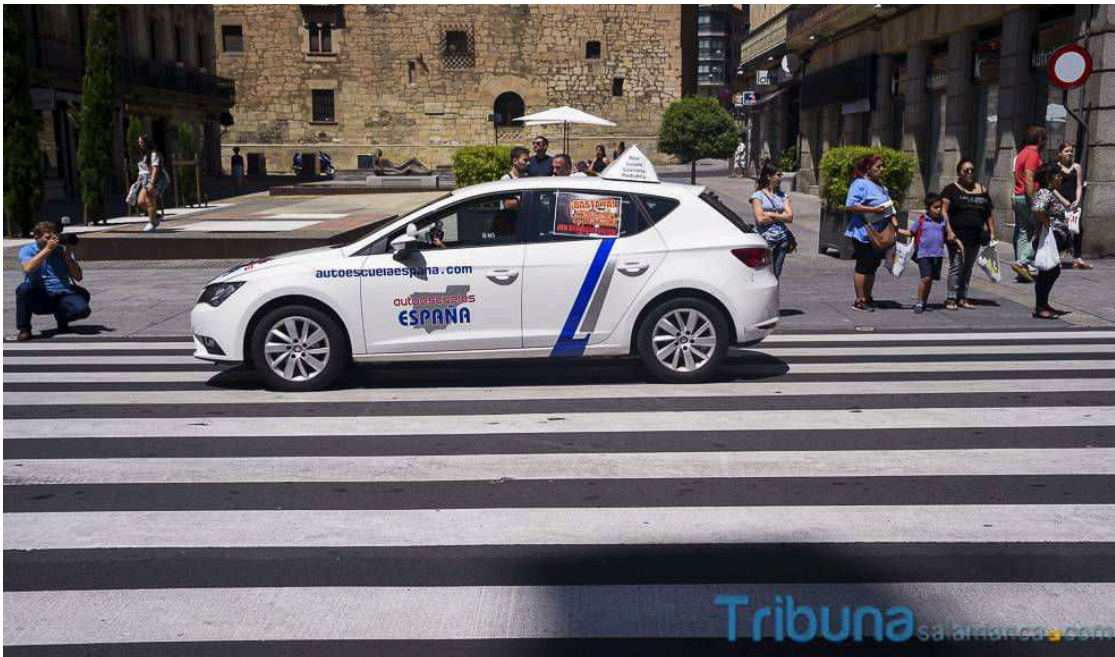
Además, se incluirán **nuevos contenidos** relacionados con las distracciones, la seguridad o los colectivos vulnerables, incluyendo testimonios de víctimas de accidentes de tráfico. El tiempo para hacer el examen **podría ampliarse al incluirse la posibilidad de incluir vídeos que acompañen a las preguntas.**

Exámen práctico

Se establecen **plazos mínimos de convocatorias entre una convocatoria y otra.** Así, cuando el

aspirante **no supere la prueba entre la primera y segunda convocatoria, mediará un plazo mínimo de 15 días naturales;** entre la **segunda y tercera mediará un plazo de, al menos, 30 días naturales;** entre la **tercera y la cuarta convocatoria, y en adelante, el plazo mínimo será de 20 días.** Además, por cada no apto el alumno deberá recibir cinco clases de conducir entre la fecha del último examen suspenso y la de realización de la prueba solicitada.

La DGT permitirá que quienes se examinen del práctico para obtener el permiso de moto (A1 y A2) podrá **utilizar un GPS en caso de no poder recibir las instrucciones** del examinador por el intercomunicador. Además, para realizar la prueba, los alumnos (también los de AM) deberán **examinarse con casco homologado, guantes, chaqueta y pantalones para montar en moto y botas de cuero.**



ALICANTE PRESS Viernes, 29 de Marzo de 2019

FORMACIÓN PARA CONDUCTORES

¿Por qué muchas personas le temen a conducir un coche?



Es normal que veas a una gran cantidad de personas tras el volante cada día en tu ciudad. Sin embargo, llama la atención que aún muchas más sientan miedo de enfrentarse a esta actividad que podría considerarse como bastante normal.

Conducir un coche trae consigo distintas responsabilidades. No es solo ponerse tras el volante, arrancar y frenar cuando se ve un semáforo y estacionarse. Se incluye una amplia serie de asuntos que conllevan responsabilidad de parte de los usuarios.

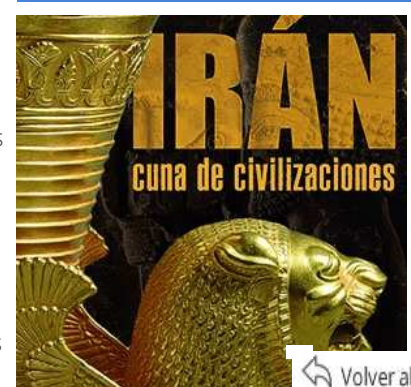
Y es precisamente el temor a no hacer las cosas bien lo que impide que personas de todos los sexos y clases sociales eviten tener que afrontar este asunto cuando llegan a la edad adulta, presentando excusas y posponiendo el asunto.

Pues bien, una de las claves para aprender a conducir y hacerlo con confianza es apuntarse a los cursos que ofrece la autoescuela florida. Su centro está en la provincia de Alicante y su sistema de formación se basa en valores de cercanía y calidad.

Además disponen de una amplia experiencia en este mercado, sumando a su haber unos 50 años haciendo así que sea reconocida como una de las empresas más destacadas del sector en toda España.



FLA
FERIA DEL LIBRO
ALICANTE 2019



Otro asunto positivo es que **no solo se orientan a la enseñanza para conducir coches, sino también de motos, camiones y autobuses**, ampliando así el abanico de oportunidades para todo el que desee empezar a formar parte de su comunidad.

Y es precisamente esta una de las técnicas básicas para empezar a dejar de lado ese temor, pues a través de ella se genera la preparación con profesores especializados en el área que disponen de técnicas para avanzar en el conocimiento y la práctica y que ya han tenido que vivir experiencias con muchas personas antes.

EL ARTE DE CONFRONTAR LAS BARRERAS

No siempre estamos en capacidad de hacerle frente a los obstáculos que nos encontramos en la vida, pero eso no significa que pospongamos las tareas para hacerlo. Al contrario, **la idea es reconocer los problemas y hacerle frente de forma eficaz y rotunda**.

En este caso, la conducción puede considerarse como un acto normal, cotidiano, para lo que se necesita un aprendizaje que se deberá poner en práctica sucesivas veces hasta que se alcance el resultado deseado, que en este caso sería conducir con precaución pero sin complejos mentales.

Una de las técnicas que entonces se valida en materia psicológica es **el enfrentamiento con el objeto que genera el problema**, tocarlo, olerlo, experimentarlo. Así, se va forjando la idea clara de que el control siempre lo tendrás tú y, por ende, su sistema de funcionamiento se basará en lo que tienes planificado hacer.

El asunto principal está en el hecho de que se piensa, quizás con demasiado ahínco, en el hecho de que con un coche se puede hacer daño y eso es cierto. Pero la tasa es bastante baja cuando se siguen las instrucciones precisas y guardan las medidas de seguridad pertinentes.

Otra técnica consistirá en **conocer con detalle cada parte del coche**, esto nos ayudará a denotar las características propias que tiene, para qué sirve cada una y de qué forma es correcto utilizarla a medida que emprendemos el camino. Es por ello que siempre se recomienda tomar apuntes durante las clases y hacer todas las preguntas que se generen en nuestra cabeza, pues las dudas sí pueden ser detonantes negativos para afectar cualquier desempeño.

Es como asistir a una prueba final de matemáticas. Sentirás los nervios y quizás la presión del momento, pero si has practicado lo suficiente y no te has quedado con ninguna duda guardada, los procedimientos se llevarán a cabo casi que automáticamente y esto generará confianza durante el trayecto.

En general, las mujeres son más propensas a sufrir de estas fobias que los hombres. Sin embargo, no es menos cierto que al aprender a conducir, ellas tienden a hacerlo con mucho más cuidado, precisamente por eso factores de nerviosismo que les afectan.



Columnas de Opinión



JORGE BRUGOS
La poltrona de Brugos

El Senado: la cámara olvidada



PASCUAL ROSSER
LIMIÑANA
Socialmente inquieto

Al suelo, que vienen los nuestros



RAFAEL SIMÓN
GALLARDO
La columna de Trajano

Perdonen si no me levanto, soy marxista y el mundo no se para



JOSÉ ANTONIO ÁVILA
Presidente de Cecova

Elecciones, mejor cada año que cada cuatro



Comentarios

Comentar esta noticia

Todavía no hay comentarios

UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD DE ALICANTE





El Consejo Social premia los mejores expedientes

CULTURA



Valiente Verde expone sus imágenes en el Teatro Principal

SANIDAD



Si no hay acuerdo habrá rescate del hospital de Denia

SOLIDARIDAD



Cientos de personas correrán contra el cáncer en Alicante

Más contenido de AlicantePress:

[HEMEROTECA](#) [PUBLICIDAD](#) [CARTAS DE LOS LECTORES](#) [FOTOS DE LOS LECTORES](#) [CINES ALICANTE](#) [TEMAS DE ACTUALIDAD](#) [NOSOTROS](#)



Aviso sobre el Uso de cookies: Utilizamos cookies propias y de terceros para mejorar la experiencia del lector y ofrecer contenidos de interés. Por favor acepte nuestra política de cookies para continuar con el contenido. Gracias. Ver nuestra Política de Privacidad y Cookies

Por favor acepta la Política de protección de datos

Aceptar

El Ayuntamiento aprueba la modificación de la ordenanza de circulación de los vehículos de movilidad personal

original



El documento establece una clasificación de los vehículos de movilidad personal.

Redacción. El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla aprobó la modificación de **la ordenanza de Movilidad para establecer una regulación** sobre los vehículos de movilidad personal. El proyecto, elaborado por la Delegación de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores y diseñado tras un proceso de participación en el que se han tenido en cuenta aportaciones de distintas entidades y colectivos así como de la ciudadanía a través de la plataforma *Decide Sevilla* con cerca de 140 propuestas, **trata de ordenar un tipo de vehículos eléctricos de movilidad personal** que ha proliferado en los últimos años en todas las ciudades tales como monociclos eléctricos, *segway*, patinetes o *hoverboards*.

Para ello, **se toma como referencia la regulación incluida en la ordenanza** de circulación de Sevilla así como las últimas instrucciones de la Dirección General de Tráfico.

Este documento establece una clasificación de los vehículos de movilidad personal. De esta forma, tendrán autorización municipal para circular **los denominados como vehículos autoequilibrados** (monociclos eléctricos, *segway* y *hoverboard*) así como los patinetes eléctricos sin sillín siempre que cumplan una serie de condiciones y requisitos básicos.



Aquellos que no cumplan estos requisitos, basados en la ordenanza municipal ya en vigor, no podrán circular. En el caso de los patinetes con sillín, el Ayuntamiento, tal y como establece la directiva europea, **se considerarán ciclomotores quedando por tanto sujetos a las condiciones** y regulación de la Dirección General de Tráfico para estos vehículos.

Los requisitos básicos para disponer de autorización municipal para circular son los siguientes:



- **Monociclos eléctricos:** Un máximo de 15 kilos, una potencia inferior a 500w y una velocidad de menos de 20 kilómetros hora
- **Hoverboard:** Menos de 15 kilos, potencia máxima de 700w y un límite de 20 kilómetros hora
- **Segway:** Menos de 30 kilos, potencia inferior a 1.000 w y un límite de 20 kilómetros hora.
- **Patinetes eléctricos sin sillín:** Menos de 15 kilos, un máximo de 250 w y un límite de 25 kilómetros hora.

En consecuencia, siempre que se cumplan estos requisitos, **los vehículos de movilidad personal podrán circular por los carriles bici** de la ciudad y por las zonas declaradas como 20 y 30.

Como norma general, **no deberán circular por aceras y deberán respetar siempre** la prioridad de paso de los peatones por las zonas a tal efecto determinadas, y especialmente en itinerarios compartidos donde siempre tendrá prioridad el peatón, así como la señalización general y la normativa sobre tráfico, circulación y seguridad vial, y aquella otra que se pudiera establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales.

Resultarán de aplicación las mismas restricciones en **la circulación aplicables para las bicicletas de acuerdo con la presente Ordenanza**, especialmente aquellas en las que resulta obligatorio desmontar de la misma en los horarios o fechas establecidos, o en caso de aglomeración de personas que por cualquier circunstancia invada la vía ciclista

Existe en cualquier caso una excepción en el caso de los *Segway*. El proyecto de ordenanza recoge el nivel de riesgo definido por la DGT y en consecuencia establece que deben **tener un uso prioritariamente turístico** y por tanto su utilización queda condicionada a la solicitud de autorización por parte de la empresa que los gestione a través del Consorcio de Turismo previo informe del área de Movilidad.

En todos estos casos, además, **se fijan una serie de obligaciones** y exigencias para los usuarios.

En vías ciclistas deberán de circular a velocidad moderada, sin que supere 15 km/h. **En caso de itinerarios ciclistas compartidos con el peatón**, deberán de reducir la velocidad a 10 km/h. En las zonas declaradas Zona 30 ó 20 deberán ajustar su velocidad a la velocidad máxima permitida para dicha vía, sin que en ningún caso puedan exceder de la velocidad de 25 km/h.

Los vehículos autoequilibrados que no lleven luces integradas, **deberán utilizar luces acopladas al cuerpo delantera**, y trasera o reflectante. Los patinetes eléctricos sin sillín, deben estar dotados obligatoriamente de luces delantera, trasera o reflectante y timbre. El uso del alumbrado es obligatorio en horario nocturno y en cualquier otra situación que las circunstancias existentes lo hagan necesario.

Serán de uso unipersonal y **no podrán transportar viajeros**.

La edad mínima permitida para circular con un vehículo de los recogidos en el apartado 1 de este artículo es de 15 años.

Excepcionalmente se permite la circulación a los menores de 15 años, y únicamente por las vías ciclistas, siempre que vayan acompañados de un adulto. En todo caso **los menores de 15 años deberán circular con casco protector**.

Queda prohibido estacionar en aceras y zonas peatonales. **No podrán ser amarrados a**

elementos de mobiliario urbano, arbolado, señalización de tráfico o aparca bicis. Sólo se podrá estacionar en los lugares que específicamente se destinen para dichos vehículos.

Los usuarios de estos vehículos **deberán portar en todo momento documentación técnica** emitida por el fabricante o importador en la que consten las características esenciales de los mismos (dimensiones, peso en vacío, potencia y velocidad máxima), de acuerdo en lo establecido en la normativa vigente en materia etiquetado y rotulación de productos industriales, así como documento en el que conste el marcado CE del producto.

El documento podrá ser requerido en cualquier momento por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. **El vehículo deberá ser identificable** de forma inequívoca con la documentación, bien por la existencia de un número de serie o bastidor, o bien mediante la clara identificación de marca y modelo del mismo.

Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos, **así como aparatos de telefonía móvil** o cualquier otro medio o sistema de comunicación.

No está permitida la circulación por las vías públicas de Sevilla con tasas de alcohol superiores, **ni con presencia de drogas en el organismo** en los términos establecidos en la normativa estatal. El conductor del vehículo estará obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Para la aplicación de la ordenanza, **el proyecto incluye un marco sancionador que va desde 50 a 400 euros** en función de la gravedad siguiendo los criterios establecidos en la ordenanza. Entre las infracciones muy graves se incluye la circulación con vehículos de movilidad personal no autorizados por la ciudad.

El Pleno aprueba la ordenanza de circulación para patinetes eléctricos

Sevilla Actualidad • [original](#)



El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla ha aprobado este viernes 29 de marzo la modificación de la ordenanza de Movilidad para establecer una regulación sobre los vehículos de movilidad personal.

El proyecto, elaborado por la Delegación de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores y diseñado tras un proceso de participación en el que se han tenido en cuenta aportaciones de distintas entidades y colectivos así como de la ciudadanía a través de la plataforma Decide Sevilla con cerca de 140 propuestas, trata de ordenar un tipo de vehículos eléctricos de movilidad personal que ha proliferado en los últimos años en todas las ciudades tales como monociclos eléctricos, segway, patinetes o hoverboards. Para ello, se toma como referencia la regulación incluida en la ordenanza de circulación de Sevilla así como las últimas instrucciones de la Dirección General de Tráfico.

Este documento establece una clasificación de los vehículos de movilidad personal. De esta forma, tendrán autorización municipal para circular los denominados como vehículos autoequilibrados (monociclos eléctricos, segway y hoverboard) así como los patinetes eléctricos sin sillín siempre que cumplan una serie de condiciones y requisitos básicos. Aquellos que no cumplan estos requisitos, basados en la ordenanza municipal ya en vigor, no podrán circular. En el caso de los patinetes con sillín, el Ayuntamiento, tal y como establece la directiva europea, se considerarán ciclomotores quedando por tanto sujetos a las condiciones y regulación de la Dirección General de Tráfico para estos vehículos.

Los requisitos básicos para disponer de autorización municipal para circular son los siguientes:

- Monociclos eléctricos: Un máximo de 15 kilos, una potencia inferior a 500w y una velocidad de menos de 20 kilómetros hora
- Hoverboard: Menos de 15 kilos, potencia máxima de 700w y un límite de 20 kilómetros hora
- Segway: Menos de 30 kilos, potencia inferior a 1.000 w y un límite de 20 kilómetros hora.
- Patinetes eléctricos sin sillín: Menos de 15 kilos, un máximo de 250 w y un límite de 25 kilómetros hora.

En consecuencia, siempre que se cumplan estos requisitos, los vehículos de movilidad personal podrán circular por los carriles bici de la ciudad y por las zonas declaradas como 20 y 30. Como norma general, no deberán circular por aceras y deberán respetar siempre la prioridad de paso de los peatones por las zonas a tal efecto determinadas, y especialmente en itinerarios compartidos donde siempre tendrá prioridad el peatón, así como la señalización general y la normativa sobre tráfico, circulación y seguridad vial, y aquella otra que se pudiera establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales. Resultarán de aplicación las mismas restricciones en la circulación aplicables para las bicicletas de acuerdo con la presente Ordenanza, especialmente aquellas en las que resulta obligatorio desmontar de la misma en los horarios o fechas establecidos, o en caso de aglomeración de personas que por cualquier circunstancia invada la vía ciclista

Existe en cualquier caso una excepción en el caso de los Segway. El proyecto de ordenanza recoge el nivel de riesgo definido por la DGT y en consecuencia establece que deben tener un uso prioritariamente turístico y por tanto su utilización queda condicionada a la solicitud de autorización por parte de la empresa que los gestione a través del Consorcio de Turismo previo informe del área de Movilidad.

En todos estos casos, además, se fijan una serie de obligaciones y exigencias para los usuarios.

- En vías ciclistas deberán de circular a velocidad moderada, sin que supere 15 km/h. En caso de itinerarios ciclistas compartidos con el peatón, deberán de reducir la velocidad a 10 km/h. En las zonas declaradas Zona 30 ó 20 deberán ajustar su velocidad a la velocidad máxima permitida para dicha vía, sin que en ningún caso puedan exceder de la velocidad de 25 km/h.
- Los vehículos autoequilibrados que no lleven luces integradas, deberán utilizar luces acopladas al cuerpo delantera, y trasera o reflectante. Los patinetes eléctricos sin sillín, deben estar dotados obligatoriamente de luces delantera, trasera o reflectante y timbre. El uso del alumbrado es obligatorio en horario nocturno y en cualquier otra situación que las circunstancias existentes lo hagan necesario.
- Serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.
- La edad mínima permitida para circular con un vehículo de los recogidos en el apartado 1 de este artículo es de 15 años. Excepcionalmente se permite la circulación a los menores de 15 años, y únicamente por las vías ciclistas, siempre que vayan acompañados de un adulto. En todo caso los menores de 15 años deberán circular con casco protector.
- Queda prohibido estacionar en aceras y zonas peatonales. No podrán ser amarrados a elementos de mobiliario urbano, arbolado, señalización de tráfico o aparca bicis. Sólo se podrá estacionar en los lugares que específicamente se destinen para dichos vehículos.
- Los usuarios de estos vehículos deberán portar en todo momento documentación técnica emitida por el fabricante o importador en la que consten las características esenciales de los mismos (dimensiones, peso en vacío, potencia y velocidad máxima), de acuerdo en lo establecido en la normativa vigente en materia etiquetado y rotulación de productos industriales, así como documento en el que conste el marcado CE del producto. El documento podrá ser requerido en cualquier momento por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. El vehículo deberá ser identificable de forma inequívoca con la documentación, bien por la existencia de un número de serie o bastidor, o bien mediante la clara identificación de marca y modelo del mismo.
- Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos, así como aparatos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación.
- No está permitida la circulación por las vías públicas de Sevilla con tasas de alcohol superiores, ni con presencia de drogas en el organismo en los términos establecidos en la normativa estatal. El conductor del vehículo estará obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Para la aplicación de la ordenanza, el proyecto incluye un marco sancionador que va desde 50 a 400 euros en función de la gravedad siguiendo los criterios establecidos en la ordenanza. Entre las infracciones muy graves se incluye la circulación con vehículos de movilidad personal no autorizados por la ciudad.

La Policía Local de Cartagena prepara una campaña especial de tráfico de control de velocidad entre el 1 y el 7 de abril

Ayuntamiento • [original](#)

Viernes 29 Marzo 2019 | Visto: 5 veces | [Versin Imprimible](#)



La **Policía Local de Cartagena** realizará en colaboración con la Dirección General de Tráfico desde el día **1 hasta el 7 de abril** una campaña de vigilancia y control de los límites de velocidad en vehículos.

Los controles se realizarán en **distintos puntos de la ciudad, preferentemente en barrios y diputaciones.**

Los controles se situarán **en los siguientes puntos de la ciudad:**

- **SEBASTIÁN FERINGÁN**
- **ALAMEDA DE SAN ANTÓN**
- **GRAN VÍA (LA MANGA)**
- **VICTOR BELTRÍ**
- **VEREDA DE SAN FÉLIX**
- **PASEO ALFONSO XIII**
- **RM 36**
- **JOSE LUIS MESEGUER (CANTERAS)**
- **MAYOR (CANTERAS)**
- **AVDA. VICTOR BELTRÍ**
- **AVDA. JOAQUÍN CONESA (LOMAS DEL ALBUJÓN)**
- **RM332 (SAN JOSÉ OBRERO)**
- **CUZCO (MOLINOS MARFAGONES)**
- **N-332a (CRTRA. DE LA UNIÓN)**
- **SAN JUAN BOSCO (LOS DOLORES)**
- **LA ALJORRA**
- **POZO ESTRECHO**
- **LA AZOHÍA**
- **LUXEMBURGO (POLIGONO CABEZO BEAZA)**

- BRUSELAS (POLIGONO CABEZO BEAZA)
- LONDRES (CABEZO BEAZA)
- AVDA. VENECIA (POLIGONO SANTA ANA)

Fuentes de la Policía Local ha recordado que el conductor que conduce un vehículo superando los límites establecidos **incrementa el riesgo de sufrir un accidente.**

La **Ley de Seguridad Vial** y el **Reglamento General de Circulación** fijan la normativa aplicable a los límites genéricos y específicos de velocidad, velocidad en adelantamiento y distancias entre vehículos. El incumplimiento de estas normas está tipificado como infracción grave o muy grave, sancionadas con **multas de 100 a 600 euros.**

El **artículo 379 del Código Penal**, establece que “el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en **sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana** a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de **prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días**, y, en cualquier caso, a la de **privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años**”.



© Jose Albaladejo R. Ayto Cartagonova