

• Revista de Prensa •
Del 05/04/2019 al 08/04/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	07/04/2019	El País Madrid, 32	¿Dónde están las L?	Escrita
2	07/04/2019	El País Cataluña, 32	¿Dónde están las L?	Escrita
3	07/04/2019	El País, 32	¿Dónde están las L?	Escrita
4	07/04/2019	Yahoo España	Descubre las multas que quitan puntos del carné	Digital
5	07/04/2019	Verne	¿Dónde están las 'L'? Los jóvenes cada vez se sacan menos el carnet de conducir	Blog

SECTOR

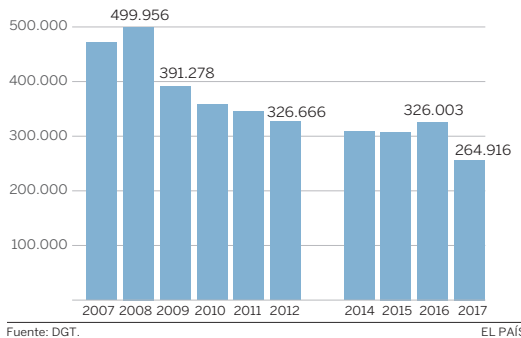
6	08/04/2019	Diario de Bergantiños, 25	La rebelión de los patinetes	Escrita
7	08/04/2019	La Nueva España Oviedo, 5	El tripartito quiere prohibir la circulación de los patinetes eléctricos por las aceras	Escrita
8	07/04/2019	Ideal Granada, 9	Los usuarios de patinetas eléctricas exigen en la calle libertad para circular	Escrita
9	07/04/2019	Granada Hoy, 8	Unas treinta personas piden una regulación más justa para los patinetes	Escrita
10	07/04/2019	Granada Hoy, 3	PATINETE INVASOR	Escrita
11	07/04/2019	Informacion Suplemento, 12	Facilitar el permiso de conducir a personas discapacitadas	Escrita
12	07/04/2019	El Adelantado de Segovia, 8	Concesión para pedir la regulación de los patinetes	Escrita
13	06/04/2019	Ideal Almería, 13	La apuesta por la educación vial de Roquetas recibe un premio Ponle Freno	Escrita
14	06/04/2019	Sur Málaga, 15	DENUNCIAN INSEGURIDAD VIAL	Escrita
15	06/04/2019	Diario de León, 3	Los del patinete quieren regulación	Escrita
16	06/04/2019	Periodico de Ibiza, 11	El Consell d'Eivissa y la DGT inician una campaña de seguridad vial entre los jubilados	Escrita
17	07/04/2019	Diario Información	Autoescuela Leycar facilita el permiso de conducir a personas discapacitadas	Digital
18	07/04/2019	Granada Hoy	Una treintena de personas piden una regulación más "justa" para los patinetes	Digital
19	06/04/2019	20 Minutos	Tras los 90 km/h, ¿prepara ya la DGT un límite a 70 km/h?	Digital
20	06/04/2019	El Día de Zamora	Sensibilización de la seguridad vial	Digital
21	05/04/2019	La Vanguardia	Siete consejos para evitar sustos de novato al volante	Digital
22	05/04/2019	20 Minutos	Elena Allué (PAR) pide reconsiderar los carriles-bici para garantizar la seguridad vial	Digital

La cifra de jóvenes españoles que obtienen el carnet de conducir cae un 40% en solo una década

¿Dónde están las 'L'?

Carnets expedidos del tipo B

Entre 18 y 24 años. No hay datos de 2013 segmentados por edades



Fuente: DGT.

EL PAÍS

EMILIO SÁNCHEZ HIDALGO. Madrid “¿Puede realizar un cambio de sentido en un lugar donde esté prohibido adelantarse?”. 12 alumnos de la Autoescuela Balmaseda de Madrid cuchichean sobre la pregunta que aparece en la pizarra. Tres tienen 18 años. “Hace diez años la mayoría eran de esa edad. Las autoescuelas estábamos hasta arriba de gente que acababa de cumplir los 18”, cuenta José Manuel Granada, profesor de autoescuela desde hace tres décadas.

Las tres alumnas de 18 años son Sara Hernández, Andrea Rosales y Patricia Ruiz. Lo que dicen sobre sus amigos que no se sacan el carnet de conducir es parecido. “Yo me lo estoy sacando porque me gustan los coches y el carnet te hace la vida más fácil. A mis amigos no les llama tanto”, dice Rosales. “Hay muchos que podrían pagárselo, pero de momento no se lo quieren sacar. Están concentrados en sus estudios o prefieren tener más tiempo libre”, añade Hernández. “En mi grupo somos 15 o así y solo me lo estoy sacando yo”, comenta Ruiz.

Los datos dan la razón al profesor de esta autoescuela. En 2017, 195.072 personas de entre 18 y 20 años se sacaron el carnet de tipo B. Es el más común, el que permite conducir turismos. Diez años antes, obtuvieron el carnet 325.000 personas en esa franja de edad, lo que supone un

40% menos. La bajada en los permisos de conducir del tipo B también se aprecia en el tramo de 21 a 24 años.

En la Dirección General de

Tráfico (DGT) “hace tiempo” que son conscientes del creciente desapego de los jóvenes hacia el carnet de conducir, según María Lirón, subdirectora de For-

mación y Educación Vial. “Estamos notando una tendencia a la baja en este colectivo en los últimos diez años”, dice. Coincide con Rubén Castro, miembro de la junta directiva y portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas: “Tener el permiso de conducir ya no es una prioridad para los jóvenes”.

Aunque se aprecie una bajada general en los permisos en todas las edades, la que afecta a los jóvenes es la que más llama la atención de autoescuelas y DGT. “Parece que estamos en un cambio de paradigma en la movilidad. Y los que más están propiciando ese cambio son los jóvenes”, añaden desde la DGT. ¿Y por qué cada vez menos jóvenes se sacan el carnet?

“Yo no me lo he sacado antes por dinero. Hasta que no me he puesto a trabajar no me lo he podido permitir. Mis padres no me lo podían pagar”, dice Borja Culebras, otro de los alumnos de la autoescuela Balmaseda. A sus 21 años trabaja en Correos. El motivo por el que Culebras no había empezado a sacarse el permiso hasta ahora, el económico, es el que mencionan DGT y autoescuelas de forma automática para explicar la bajada en el número de jóvenes. Tres de cada cuatro familias españolas tienen problemas para llegar a final de mes, según un informe de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Y, según el

portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas, el coste medio de sacarse el carnet en España ronda los 600 euros. Sin embargo, los problemas económicos de las familias no son el único motivo de esta bajada, según reconocen desde la DGT.

“Ahora hay formas de transporte alternativas y colaborativas, una movilidad sostenible. Cada vez más jóvenes optan por el uso de bicicleta. Y el transporte público de las ciudades también va mejorando. Estas generaciones, además, están más preocupadas por el medio ambiente”, dice Lirón. “Tengo amigos que prefieren salir de fiesta antes que sacarse el carnet”, considera Elena Puertas, alumna de 20 años de la autoescuela Balmaseda. Su compañero de clase Dodi Sthill Kote, de 21, está de acuerdo: “Si encima luego no vas a tener coche, la elección está clara”.

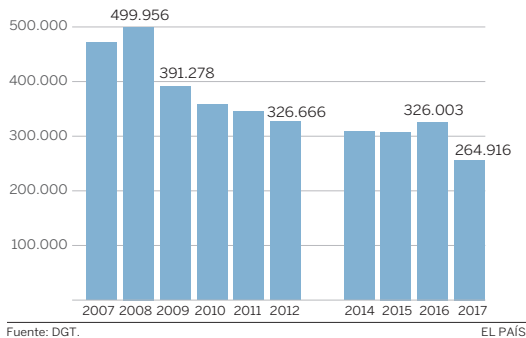
Esta tendencia a la baja en la obtención del permiso de conducir por parte de los jóvenes no es exclusiva de España, también se está produciendo en otros países europeos y en Estados Unidos. La vicepresidenta de Formación y Educación Vial de la DGT considera “positivo” que cada vez más jóvenes opten por medios alternativos de transporte, en vez del coche: “El sistema tiene que cambiar para que las ciudades sean cada vez más accesibles”.

La cifra de jóvenes españoles que obtienen el carnet de conducir cae un 40% en solo una década

¿Dónde están las 'L'?

Carnets expedidos del tipo B

Entre 18 y 24 años. No hay datos de 2013 segmentados por edades



Fuente: DGT.

EL PAÍS

EMILIO SÁNCHEZ HIDALGO. Madrid “¿Puede realizar un cambio de sentido en un lugar donde esté prohibido adelantar?”. 12 alumnos de la Autoescuela Balmaseda de Madrid cuchichean sobre la pregunta que aparece en la pizarra. Tres tienen 18 años. “Hace diez años la mayoría eran de esa edad. Las autoescuelas estábamos hasta arriba de gente que acababa de cumplir los 18”, cuenta José Manuel Granada, profesor de autoescuela desde hace tres décadas.

Las tres alumnas de 18 años son Sara Hernández, Andrea Rosales y Patricia Ruiz. Lo que dicen sobre sus amigos que no se sacan el carnet de conducir es parecido. “Yo me lo estoy sacando porque me gustan los coches y el carnet te hace la vida más fácil. A mis amigos no les llama tanto”, dice Rosales. “Hay muchos que podrían pagárselo, pero de momento no se lo quieren sacar. Están concentrados en sus estudios o prefieren tener más tiempo libre”, añade Hernández. “En mi grupo somos 15 o así y solo me lo estoy sacando yo”, comenta Ruiz.

Los datos dan la razón al profesor de esta autoescuela. En 2017, 195.072 personas de entre 18 y 20 años se sacaron el carnet de tipo B. Es el más común, el que permite conducir turismos. Diez años antes, obtuvieron el carnet 325.000 personas en esa franja de edad, lo que supone un

40% menos. La bajada en los permisos de conducir del tipo B también se aprecia en el tramo de 21 a 24 años.

En la Dirección General de

Tráfico (DGT) “hace tiempo” que son conscientes del creciente desapego de los jóvenes hacia el carnet de conducir, según María Lirón, subdirectora de For-

mación y Educación Vial. “Estamos notando una tendencia a la baja en este colectivo en los últimos diez años”, dice. Coincide con Rubén Castro, miembro de la junta directiva y portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas: “Tener el permiso de conducir ya no es una prioridad para los jóvenes”.

Aunque se aprecie una bajada general en los permisos en todas las edades, la que afecta a los jóvenes es la que más llama la atención de autoescuelas y DGT. “Parece que estamos en un cambio de paradigma en la movilidad. Y los que más están propiciando ese cambio son los jóvenes”, añaden desde la DGT. ¿Y por qué cada vez menos jóvenes se sacan el carnet?

“Yo no me lo he sacado antes por dinero. Hasta que no me he puesto a trabajar no me lo he podido permitir. Mis padres no me lo podían pagar”, dice Borja Culebras, otro de los alumnos de la autoescuela Balmaseda. A sus 21 años trabaja en Correos. El motivo por el que Culebras no había empezado a sacarse el permiso hasta ahora, el económico, es el que mencionan DGT y autoescuelas de forma automática para explicar la bajada en el número de jóvenes. Tres de cada cuatro familias españolas tienen problemas para llegar a final de mes, según un informe de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Y, según el

portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas, el coste medio de sacarse el carnet en España ronda los 600 euros. Sin embargo, los problemas económicos de las familias no son el único motivo de esta bajada, según reconocen desde la DGT.

“Ahora hay formas de transporte alternativas y colaborativas, una movilidad sostenible. Cada vez más jóvenes optan por el uso de bicicleta. Y el transporte público de las ciudades también va mejorando. Estas generaciones, además, están más preocupadas por el medio ambiente”, dice Lirón. “Tengo amigos que prefieren salir de fiesta antes que sacarse el carnet”, considera Elena Puertas, alumna de 20 años de la autoescuela Balmaseda. Su compañero de clase Dodi Sthill Kote, de 21, está de acuerdo: “Si encima luego no vas a tener coche, la elección está clara”.

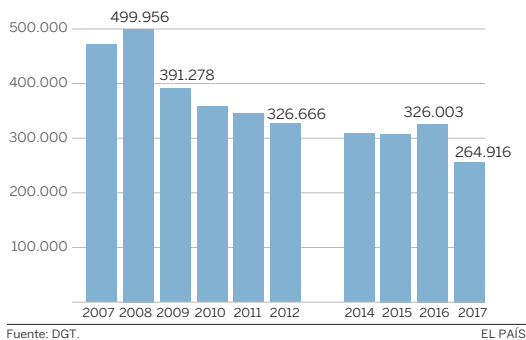
Esta tendencia a la baja en la obtención del permiso de conducir por parte de los jóvenes no es exclusiva de España, también se está produciendo en otros países europeos y en Estados Unidos. La vicepresidenta de Formación y Educación Vial de la DGT considera “positivo” que cada vez más jóvenes opten por medios alternativos de transporte, en vez del coche: “El sistema tiene que cambiar para que las ciudades sean cada vez más accesibles”.

La cifra de jóvenes españoles que obtienen el carnet de conducir cae un 40% en solo una década

¿Dónde están las 'L'?

Carnets expedidos del tipo B

Entre 18 y 24 años. No hay datos de 2013 segmentados por edades



Fuente: DGT.

EL PAÍS

EMILIO SÁNCHEZ HIDALGO. Madrid “¿Puede realizar un cambio de sentido en un lugar donde esté prohibido adelantar?”. 12 alumnos de la Autoescuela Balmaseda de Madrid cuchichean sobre la pregunta que aparece en la pizarra. Tres tienen 18 años. “Hace diez años la mayoría eran de esa edad. Las autoescuelas estábamos hasta arriba de gente que acababa de cumplir los 18”, cuenta José Manuel Granada, profesor de autoescuela desde hace tres décadas.

Las tres alumnas de 18 años son Sara Hernández, Andrea Rosales y Patricia Ruiz. Lo que dicen sobre sus amigos que no se sacan el carnet de conducir es parecido. “Yo me lo estoy sacando porque me gustan los coches y el carnet te hace la vida más fácil. A mis amigos no les llama tanto”, dice Rosales. “Hay muchos que podrían pagárselo, pero de momento no se lo quieren sacar. Están concentrados en sus estudios o prefieren tener más tiempo libre”, añade Hernández. “En mi grupo somos 15 o así y solo me lo estoy sacando yo”, comenta Ruiz.

Los datos dan la razón al profesor de esta autoescuela. En 2017, 195.072 personas de entre 18 y 20 años se sacaron el carnet de tipo B. Es el más común, el que permite conducir turismos. Diez años antes, obtuvieron el carnet 325.000 personas en esa franja de edad, lo que supone un

40% menos. La bajada en los permisos de conducir del tipo B también se aprecia en el tramo de 21 a 24 años.

En la Dirección General de

Tráfico (DGT) “hace tiempo” que son conscientes del creciente desapego de los jóvenes hacia el carnet de conducir, según María Lirón, subdirectora de For-

mación y Educación Vial. “Estamos notando una tendencia a la baja en este colectivo en los últimos diez años”, dice. Coincide con Rubén Castro, miembro de la junta directiva y portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas: “Tener el permiso de conducir ya no es una prioridad para los jóvenes”.

Aunque se aprecie una bajada general en los permisos en todas las edades, la que afecta a los jóvenes es la que más llama la atención de autoescuelas y DGT. “Parece que estamos en un cambio de paradigma en la movilidad. Y los que más están propiciando ese cambio son los jóvenes”, añaden desde la DGT. ¿Y por qué cada vez menos jóvenes se sacan el carnet?

“Yo no me lo he sacado antes por dinero. Hasta que no me he puesto a trabajar no me lo he podido permitir. Mis padres no me lo podían pagar”, dice Borja Culebras, otro de los alumnos de la autoescuela Balmaseda. A sus 21 años trabaja en Correos. El motivo por el que Culebras no había empezado a sacarse el permiso hasta ahora, el económico, es el que mencionan DGT y autoescuelas de forma automática para explicar la bajada en el número de jóvenes. Tres de cada cuatro familias españolas tienen problemas para llegar a final de mes, según un informe de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Y, según el

portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas, el coste medio de sacarse el carnet en España ronda los 600 euros. Sin embargo, los problemas económicos de las familias no son el único motivo de esta bajada, según reconocen desde la DGT.

“Ahora hay formas de transporte alternativas y colaborativas, una movilidad sostenible. Cada vez más jóvenes optan por el uso de bicicleta. Y el transporte público de las ciudades también va mejorando. Estas generaciones, además, están más preocupadas por el medio ambiente”, dice Lirón. “Tengo amigos que prefieren salir de fiesta antes que sacarse el carnet”, considera Elena Puertas, alumna de 20 años de la autoescuela Balmaseda. Su compañero de clase Dodi Sthill Kote, de 21, está de acuerdo: “Si encima luego no vas a tener coche, la elección está clara”.

Esta tendencia a la baja en la obtención del permiso de conducir por parte de los jóvenes no es exclusiva de España, también se está produciendo en otros países europeos y en Estados Unidos. La vicepresidenta de Formación y Educación Vial de la DGT considera “positivo” que cada vez más jóvenes opten por medios alternativos de transporte, en vez del coche: “El sistema tiene que cambiar para que las ciudades sean cada vez más accesibles”.

Antes de continuar...

original

Yahoo forma parte de Oath. Tanto Oath como sus socios necesitan tu consentimiento para acceder a tu dispositivo y usar tus datos —incluida la ubicación— con el fin de conocer tus intereses, mostrarte anuncios relevantes y medir la eficacia de estos. Oath también te mostrará anuncios personalizados en los productos de sus socios. [Más información](#). Selecciona "Aceptar" para continuar y permitir a Oath y a sus socios usar tus datos, o bien elige "Gestionar opciones" para ver tus opciones.

¿Dónde están las 'L'? Los jóvenes cada vez se sacan menos el carnet de conducir

Verne • original



Algunos de los alumnos de la autoescuela Bros (Coslada, Madrid) posan con la 'L' que esperan obtener cuanto antes.

“¿Puede realizar un cambio de sentido en un lugar donde esté prohibido adelantar?”. 12 alumnos de la Autoescuela Balmaseda de la calle García Noblejas (Madrid) cuchichean sobre la pregunta que aparece en la pizarra. Tres tienen 18 años. “Hace diez años, la mayoría tenía esa edad. Las autoescuelas estábamos hasta arriba de gente que acababa de cumplir los 18”, cuenta José Manuel Granada, profesor de autoescuela desde hace tres décadas.

Las tres alumnas de 18 años son Sara Hernández, Andrea Rosales y Patricia Ruiz. Lo que dicen sobre sus amigos que no se sacan el carnet es parecido. “Yo me lo estoy sacando porque me gustan los coches y el carnet te hace la vida más fácil. A mis amigos no les llama tanto”, dice Rosales. “Hay muchos que podrían pagárselo, pero de momento no se lo quieren sacar. Están concentrados en sus estudios o prefieren tener más tiempo libre”, añade Hernández. “En mi grupo somos 15 o así y solo me lo estoy sacando yo”, comenta Ruiz.

Los datos dan la razón al profesor de esta autoescuela, cuya percepción es que cada vez hay menos alumnos de entre 18 y 20 años. En 2017, 195.072* personas en esa franja de edad se sacaron el carnet de tipo B. Es el más común, [el que permite conducir turismos](#). El primer dato segmentado por edades de la DGT es de 1998. Desde entonces, ni una sola vez se había bajado de 200.000 carnets expedidos de este tipo en esa franja de edad en España. En los últimos diez años, la tendencia es a la baja.

En la Dirección General de Tráfico (DGT) “hace tiempo” que son conscientes del creciente desapego de los jóvenes hacia el carnet de conducir, según María Lidón, subdirectora de Formación y Educación Vial. “En los últimos diez años es cuando estamos notando una tendencia a la baja en este colectivo”, añade. Coincide con Rubén Castro, miembro de la junta directiva y portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuela de España: “Tener el permiso de conducir ya no es una prioridad para los jóvenes”.

La bajada en los permisos de conducir del tipo B no solo se registra en el tramo de 18 a 20 años. También se aprecia en el de 21 a 24. En el de 25 a 29 hay un ligero incremento en los últimos años, pero aún lejos de las cifras anteriores a la crisis. “Quizá tenga que ver con el primer trabajo estable”, comenta Lidón.

La bajada en los permisos de conducir es una tendencia general: la cantidad total de permisos

expedidos del tipo B alcanzó su pico histórico en 2006, con 828.949**. En 2017, la cifra era de 424.625. Aunque se aprecie una bajada general, la que afecta a los jóvenes es la que más llama la atención de autoescuelas y DGT. “Parece que estamos en un cambio de paradigma en la movilidad. Y los que más están propiciando ese cambio son los jóvenes”, añaden desde la DGT. ¿Y por qué cada vez se sacan menos el carnet?

"Mis padres no me lo podían pagar"

“Yo no me lo he sacado antes por dinero. Hasta que no me he puesto a trabajar no me lo he podido permitir. Mis padres no me lo podían pagar”, dice Borja Culebras, otro de los alumnos de la autoescuela Balmaseda. A sus 21 años trabaja en Correos. El motivo por el que Culebras no había empezado a sacarse el carnet hasta ahora, el económico, es el que mencionan DGT y autoescuelas de forma automática para explicar la bajada en el número de jóvenes.

Según el portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas, el coste medio de sacarse el carnet en España ronda los 600 euros. Tres de cada cuatro familias españolas tienen problemas para llegar a final de mes, según un informe de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Y el poder adquisitivo de los españoles sigue sin alcanzar los niveles previos a la crisis económica.

Por otra parte, autoescuelas y DGT aluden a la bajada en la natalidad: “Cada vez nacen menos niños”, dice Castro. Es verdad, pero los datos de natalidad no parecen los más importantes para este análisis. Según el Instituto Nacional de Estadística, en el año 1989 nacieron casi las mismas personas que en 1999, alrededor de 400.000. Sin embargo, en 2007 (18 años después de 1989) 325.000 personas se sacaron el carnet, frente a las menos de 200.000 de 2017.

A todos lados en transporte público

“Ahora hay formas de transporte alternativas y colaborativas, una movilidad sostenible. Cada vez más jóvenes optan por el uso de bicicleta, por ejemplo. Y el transporte público de las ciudades también va mejorando. Estas generaciones, además, están más preocupadas por el medio ambiente”, dice Lidón.



Andre Rosale (18), Sara Hernández (18) y Dodi Sthill Kote (21), alumnos de la autoescuela Balmaseda (Madrid).

Elena Puertas, alumna de 20 años de la autoescuela Balmaseda, cree que el transporte público de su ciudad, Madrid, “funciona muy bien”. “Tengo amigos que prefieren salir de fiesta antes que sacarse el carnet”, añade. Su compañero de clase Dodi Sthill Kote, de 21 años, está de acuerdo: “Entre comprarte el iPhone y el carnet... Si encima luego no vas a tener coche, la elección está clara”.

Uno de los motivos por los que Noemí Rubio, de 22 años, no había empezado a estudiar para sacarse el carnet hasta ahora es que, antes, no habría tenido coche que conducir. Es una de las alumnas de la autoescuela Bros, de Coslada (Madrid). “Conducir ya no se ve como algo necesario”, considera Alberto Lara, profesor de esta autoescuela. “No hay dinero para todo. Y las familias priorizan”, añade.

Andrés Ruiz, de 18 años, se está pagando el carnet con lo que gana como entrenador de baloncesto, mientras cursa estudios universitarios: “El coche te da bastantes facilidades, pero no es tan necesario”. Quizá no en las ciudades, pero en muchos pueblos el transporte público funciona bastante mal. “No tenemos datos por zonas, pero creemos que, en las zonas rurales, los jóvenes se sacan más el carnet que en las ciudades”, añaden desde la DGT.

La vicepresidenta de Formación y Educación Vial de la DGT considera “positivo” que cada vez más jóvenes opten por medios alternativos de transporte, en vez del coche: “La movilidad tiene que ser eficiente y sostenible. El sistema tiene que cambiar para que las ciudades sean cada vez más accesibles”. Asegura que esta tendencia a la baja en los permisos de conducir no es exclusiva de España: se da [en otros países europeos](#) y [en Estados Unidos](#). Asimismo, el portavoz de las autoescuelas asegura que esta tendencia está afectando “negativamente” a su sector. En su organización no tienen claro cuántas autoescuelas han cerrado en los últimos años, pero reconoce que “se ha perdido pulmón de negocio”.

Por otro lado, los permisos para motocicletas y ciclomotores, los del tipo A, han caído respecto a 2007, pero no tanto como los de turismos. Es más, a diferencia de los permisos tipo B, los de motos crecen desde 2011, con una ligera caída en 2017.

Alejandro Hernández, alumno de 18 años de la autoescuela Calderón en la calle Etruria de Madrid, resume la situación con sus análisis: “Creo que la gente no se saca el carnet por una mezcla de factores: por pereza, por falta de dinero, por trabajo, por estudios, porque prefiere gastar de otra manera... Son muchas cosas. Yo estoy en ello porque vivo en otro barrio, mis amigos son de esta zona y no están bien comunicadas. En vez de venir andando, prefiero hacerlo en coche”. El carnet es cuestión de necesidad. Y no todos los jóvenes de hoy lo encuentran tan necesario como Alejandro.

Las estadísticas recogidas en este artículo son de permisos expedidos. En ese concepto entran tanto los carnets de nuevos conductores como las renovaciones o las expediciones tras la pérdida del carnet. Los permisos A y B no se renuevan hasta que han pasado 10 años, así que, como nos explican desde la DGT, la diferencia entre los datos de carnets expedidos y de carnets de nuevos conductores en la franja de edad de 18 a 29 años es ínfima.

Sí utilizamos el total de carnets expedidos en una ocasión, pero sin diferencia por edades, para mostrar la gran diferencia entre las cifras de 2007 y 2017.

* También puedes seguirnos en [Instagram](#) y [Flipboard](#). ¡No te pierdas lo mejor de Verne!

● REDACCIÓN ●

Asociaciones que agrupan a usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que se encuentran los patinetes eléctricos, se manifestaron el sábado en cuatro ciudades españolas para exigir un reglamento "justo" sobre estos vehículos a la Dirección General de Tráfico (DGT).

Madrid, Barcelona, Granada y León reunieron cientos de participantes bajo el lema "Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo".

Tres límites

Según el borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, Tráfico pretende establecer tres límites de velocidad en vías urbanas: de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera; de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación; y de 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

La DGT quiere prohibir a los VMP circular por las vías interurbanas, medida que las asociaciones consideran "desproporcionada" y "discriminatoria" frente a vehículos de características similares y defienden que son "una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica".

Las asociaciones exigen poder circular por los arcones "transitables" y que los usuarios mayores de 14 años puedan utilizar la "parte imprescindible" de la calzada de una carretera cuando el vehículo pueda alcanzar una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía. Es decir, si el límite de velocidad es de 90 km/h (carreteras convencionales), se podrá circular si el VMP puede rodar a 45 km/hora o más. ●

**M** motor**Las Novedades del Motor**

LUNES, 8 DE ABRIL DE 2019 | N° 869

La rebelión de los patinetes

Los usuarios de este tipo de vehículos exigen a la DGT un reglamento "justo" que regule a nivel estatal la utilización de estos dispositivos.

El tripartito quiere prohibir la circulación de los patinetes eléctricos por las aceras

Seguridad Ciudadana prepara una norma que prevé sanciones para los usuarios del novedoso vehículo si son cazados a más de 30 km/h

Lucas BLANCO

El tripartito quiere meter mano ya al vacío legal existente respecto a los patinetes eléctricos. La concejalía de Seguridad Ciudadana prepara una disposición normativa dentro de la ordenanza de tráfico con la que pretende, entre otras cosas, prohibir la circulación del vehículo de moda por las aceras y establecer un sistema sancionador para impedir que los usuarios sobrepasen los 30 kilómetros por hora dentro del casco urbano.

El interés municipal por regular este tipo de medio de transporte se intensificó el pasado mes de septiembre cuando en una reunión con responsables de la Dirección General de Tráfico en la Delegación del Gobierno quedó de manifiesto la preocupación de las administraciones públicas por el creciente número de accidentes con patinetes implicados y las lagunas legales existentes en relación al uso de los mismos.

De aquel encuentro salieron dos acuerdos principales. La DGT se comprometió a elaborar unas directrices generales para orientar a los Consistorios respecto al control de este tipo de tráfico rodado. Por su parte, ayuntamientos como el de Oviedo mostraron su disposición a elaborar una normativa propia y específica y a incluirla en sus respectivas ordenanzas y normas regulatorias de la circulación.

La nueva normativa

► **Respeto al peatón.** Entre las prioridades de Seguridad Ciudadana respecto a la regulación de los patinetes eléctricos está la de prohibir la circulación de estos vehículos por las aceras para evitar conflictos con los peatones. El Consistorio considera que este tipo de vehículos pueden poner en riesgo la integridad de las personas que circulen a pie.

► **Directrices generales.** Las propuestas del tripartito irán en la línea que marquen las directrices generales que está preparando la DGT para los municipios españoles. Todo indica que la velocidad máxima permitida en el casco urbano será de 30 kilómetros hora como ya ocurre en otras ciudades.



Un joven cruzando por un paso de cebra con un patinete eléctrico, ayer, en la calle Federico García Lorca. | LNE

► **Norma específica.** La redacción de una norma específica para Oviedo busca adaptar la tendencia general a las características propias de la ciudad. El Consistorio

debe decidir si permitirá o no a estos vehículos circular por los carriles-bici o si establecerá la obligación de llevar prendas visibles para los conductores de coches.

Los técnicos de Seguridad Ciudadana ya están trabajando en dicha normativa, si bien la misma no saldrá a la luz hasta después de conocer las directrices nacionales. De todos modos, el concejal del ramo, el socialista Ricardo Fernández, adelanta que la intención del Consistorio va en la misma dirección que la de otros ayuntamientos españoles pioneros en abordar el asunto. “Aunque es pronto, se prevé prohibir la circulación por las aceras, limitar la

velocidad a 30 por hora e incluir otro tipo de recomendaciones como que el usuario lleve prendas reflectantes”, explica el edil.

Del mismo modo, Fernández subraya que la redacción de una normativa específica implica establecer una tabla de sanciones correspondientes a los incumplimientos de la misma. “Se trata de poner orden en algo que hasta ahora era desconocido para la administración pública”, justifica Fernández.

Aunque todavía el uso del patinete eléctrico no está generalizado en la ciudad, la intención municipal es adelantarse a posibles problemas futuros al apreciarse una creciente tendencia a adquirir este tipo de vehículos eléctricos en detrimento de otros medios de transporte como la bicicleta. “Es una realidad que tarde o temprano había que abordar, pero no creo que llegue para este mandato”, puntualiza el concejal de Seguridad Ciudadana.

Los usuarios de patinetas eléctricas exigen en la calle libertad para circular

Los manifestantes también reclamaron que los municipios fijen la velocidad de estos vehículos en 30 kilómetros por hora

:: R. I.

GRANADA. Usuarios de patinetas eléctricas, también conocidas como Vehículos de Movilidad Personal (VMP), se concentraron ayer en Granada y otras tres ciudades del país para reclamar a la Dirección General de Tráfico (DGT) un reglamento que les permita circular por la calzada y a los municipios que fijen la velocidad en 30 kilómetros por hora.

El presidente de la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (Ampeg), Serio Ruiz, explicó que el colectivo se manifestó para reivindicar un reglamento «justo» que les permita hacer un mejor uso de las calzadas con una circulación que sea además segura.

Con el lema «Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo», socios y simpatizantes de la asociación se sumaron a una concentración en la céntrica Fuente de las Granadas de Granada que



Los usuarios de patinetes eléctricos piden paso. :: R. L. PÉREZ

se ha repetido también en Madrid, Barcelona y León.

«Pedimos tres puntos clave que pasan por los cambios para poder circular por la calzada en ciudades y vías interurbanas, que no se ilegalicen estos medios de transporte con un cambio que ahora exige unos papeles que no existían hace un año y que las ciudades apuesten por una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora», apuntó Ruiz. Estas aso-

ciaciones de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) engloban a los patinetes eléctricos y similares y piden a la DGT que no limite su uso a ciudades.

Ruiz explicó que la falta de una legislación clara provoca que, en ocasiones, los agentes de las fuerzas de seguridad paren a usuarios de VMP para pedirles que circulen por las aceras mientras otros les piden lo contrario.

Unas treinta personas piden una regulación más “justa” para los patinetes

● Critican el borrador del Real Decreto que pretende establecer tres límites de velocidad con los que no están de acuerdo

J. J. Medina GRANADA

Cerca de una treintena de personas se concentraron ayer en el centro de Granada para exigir una reglamentación “más justa” sobre los usuarios de vehículos de movilidad personal, entre los que se encuentran los patinetes eléctricos, a la Dirección General de Tráfico.

Convocados por la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (Ampeg) y bajo el lema ‘Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo’, la concentración formó parte de una citación nacional que a la misma hora realizó la misma reivindicación en ciudades como Madrid, Barcelona, y León.

Las entidades convocantes pidieron a la DGT que estén regulados este tipo de vehículos de manera estatal, algo que Tráfico se propuso aprobar para el próximo 1 de junio. Según el borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, la DGT pretende establecer tres límites de velocidad en vías urbanas: de 20 kilómetros por hora en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera, de 30 en vías de un único carril por sentido de circulación y de 50 en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

No obstante, las asociaciones de VMP abogan por una limitación de 30 kilómetros por hora en aquellos carriles más próximos a las aceras



JAVIER ALBIÑANA

Usuario de patinete.

Granada se une a una protesta a nivel nacional que tuvo lugar en León, Madrid y Barcelona

cuando se trate de vías de dos o más carriles por sentido de circulación, según las alegaciones al Real Decreto propuestas por un total de once asociaciones.

Otra de las medidas propuestas por la DGT es la prohibición de que estos VMP circulen por las vías interurbanas. Por el contrario, las asociaciones piden poder circular por las carreteras, pues consideran que la prohibición es una medida “desproporcionada” y supone una “clara discriminación” frente al resto de vehículos con características similares.

Además, consideran que limitar su uso a las ciudades supondrá “un gran obstáculo para su adopción” y defienden que son “una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica”. Por ello, las asociaciones exigen poder circular por los arcenes si estos fueran “transitables” y que los usuarios mayores de 14 años puedan utilizar la “parte imprescindible” de la calzada de una carretera cuando el vehículo pueda circular a una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía.

También quieren que en vías urbanas se permita circular a los VMP y a los ciclos por el centro del carril, preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien proponen la utilización del resto de carriles “para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico”.

El balcón



IGNACIO
MARTÍNEZ

@imartinezcano

EL PATINETE INVASOR

El Ayuntamiento de Málaga ha prohibido la circulación de patinetes por las calles de la capital. No lo celebren; es coyuntural, sólo para la Semana Santa. Un servidor lo primero que pensó era lo indecoroso que resultaría un joven en patinete rondando las filas de nazarenos y penitentes. Pero no. No ha sido por estética, sino por movilidad: los usuarios dejan estos artefactos en cualquier parte, a veces amontonados, e impedirían el paso a la riada de feligreses que acude al centro a ver tronos y procesiones. Pero ya puestos, podrían los municipios hacer extensiva la prohibición a amplias áreas de nuestras ciudades en la vida corriente y moliente. En esta materia, como en tantas otras, las autoridades van por detrás de los negocios y el low cost lo paga el ciudadano en calidad de vida, invasión de espacios públicos y riesgo físico.

La DGT y los ayuntamientos andan de prisa y corriendo tratando de paliar un problema que a veces ha resultado mortal. La primera muerte en España por atropello de uno de estos vehículos se produjo en Esplugues de Llobregat, una anciana de 92 años. Y también en Cataluña hace pocos meses murió la conductora de un VMT (vehículo de movilidad personal). En Jerez hicieron una primera regulación hace tiempo, para que los patinetes eléctricos circularan por los carriles bici a un máximo de 25 kilómetros por hora y fuera de ese trazado al paso de una persona. La cuestión ya no es de urbanismo, sino de urbanidad: comedimiento, respeto, buena educación. La convivencia entre el peatón y la bicicleta en Holanda es antigua y resulta difícil ver pasar por las calles de Amsterdam a ciclistas a gran velocidad. Aquí no pasa lo mismo.

En Sevilla se ha establecido una ordenanza muy precisa, con limitación de velocidad de los patinetes, prioridad del peatón, prohibición de circular o aparcar en las aceras... Falta por ver que se cumpla. España es campeona mundial en hacer leyes garantistas y prolijas, que luego se infringen por falta de inspección de la autoridad competente o por incivismo de los afectados. La Dirección General de Tráfico también anuncia exigencias varias, como un carné específico o un seguro, pero entretanto la plaga aumenta.

El peatón es el único *herbívoro* que sobrevive en la selva urbana. El único que se mueve en reservas restringidas. Parecía haber ganado terreno con las calles peatonales, pero primero las bicicletas y ahora los patinetes han asaltado su espacio como el cangrejo americano invadió las marismas del Guadalquivir en los 70. El resultado práctico es el transeúnte convertido en lo más vulnerable del asfalto. Por cualquier acera o calle sin coches puede aparecer a su espalda, a todo correr, un vehículo indeterminado de dos ruedas. Vivimos de los estereotipos: lo pequeño es bueno, lo eléctrico es estupendo. Pero al final, estos buenos y estupendos ingenios modernos circulan por las calles, carriles bici, aceras y vías peatonales. Son *omnívoros*.



Facilitar el permiso de conducir a personas discapacitadas

AUTOESCUELA LEYCAR ES PIONERA EN LA ENSEÑANZA PRÁCTICA DE CONDUCCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA POR MEDIO DE VEHÍCULOS ADAPTADOS

■ Autoescuelas Leycar abrió en Alicante en 1982, ofreciendo su profesionalidad y métodos de enseñanza para garantizar a sus alumnos el logro de sus objetivos. Actualmente, dispone de dos centros formativos, uno en Alicante y otro en San Vicente del Raspeig, ambos dotados de las más modernas instalaciones y vehículos constantemente renovados para realizar las prácticas de coche con la finalidad de formar a nuevos conductores y dotarlos de

los medios más modernos e innovadores en el aprendizaje de la conducción.

Un aspecto que destaca a Autoescuela Leycar es que desde su fundación se preocupó por facilitar el acceso al permiso de conducir de las personas con problemas de movilidad, siendo una de las primeras en la provincia y en la Comunidad Valenciana en disponer de vehículos adaptados, coches automatizados que facilitan el aprendizaje de las personas con discapacidad física.

Autoescuela Leycar Alicante ha dirigido todos sus esfuerzos en ofrecer una enseñanza vial de alto nivel que les ha permitido ser una de las principales autoescuelas en Alicante, gracias a su gran equipo de profesionales que trabaja en los dos centros que posee.

Concentración para pedir la regulación de los patinetes

El colectivo Segovia Pro Patinete ha celebrado en la Plaza Mayor una concentración para demandar que la Dirección General de Tráfico elabore un reglamento de uso para los vehículos de movilidad personal. Los integrantes del grupo en la capital, usuarios de este tipo de vehículos, acudieron ayer sábado al mediodía con sus vehículos para visualizar el problema de la inexistencia de una norma que regule su uso y "sensibilizar a la clase política segoviana sobre la necesidad de reglamentación y adecuación de infraestructuras hacia una movilidad sostenible, limpia, eficiente y saludable, ya que los ciudadanos de la capital son los más perjudicados en cuanto al uso de este tipo de vehículos en Castilla y León", según han señalado sus portavoces. / FOTO: KAMARERO



La apuesta por la educación vial de Roquetas recibe un premio Ponle Freno

El premio se ha concedido por la campaña educativa que se realizó el verano pasado en las playas del municipio

:: JULIO VALDIVIA

ROQUETAS DE MAR. El Ayuntamiento de Roquetas de Mar recibió ayer en la sede del Senado en Madrid, uno de los prestigiosos premios Ponle Freno, que convoca la Fundación Atresmedia, para resaltar las iniciativas que desde administraciones, empresas y ciudadanos, se ponen en marcha en favor de la seguridad y educación vial.

Concretamente el Gabinete de Educación Vial roquetero recibió el premio en la categoría 'Junior', es decir, el que reconoce iniciativas y acciones «dirigidas a la formación, concienciación, motivación y difusión de la seguridad vial entre niños y jóvenes, entendida de forma genérica, tanto en sus conductas como peatones, ciclistas, patinadores, etcétera, como del manejo responsable del vehículo»

La gala estuvo conducida por el conocido periodista Matias Prats y en ella se reconoció la campaña 'Disfruta el Verano Seguro', que se desarrolló el último verano en las playas del municipio para concienciar a vecinos y visitantes, especialmente niños, de la importancia de la seguridad vial.

El premio fue entregado por el consejero delegado de Atresmedia, Silvio González, y fue recogido por Gabriel Amat, alcalde de la ciudad, quien destacó el compromiso del Ayuntamiento por la educación vial que es un «trabajo de todos». Amat resaltó el crecimiento del municipio y el trabajo realizado por el Gabinete de Educación Vial, que durante más de 20 años ha edu-

cado a escolares y colectivos de un municipio en el que «conviven más de 110 culturas».

El Gabinete de Educación Vial de Roquetas de Mar hace años que viene realizando acciones encaminadas a la formación en esta materia en centros educativos y otros colectivos como inmigrantes y embarazadas. Una labor que se ha visto reforzada tras la reciente incorporación en el mismo de Ricardo Alemán, policía local creador del proyecto independiente Roquetas Educación Vial, que ha conseguido gran repercusión fuera del municipio, con participación como invitado en varios congresos, por sus acciones divulgativas, entre las que se incluyen diferentes iniciativas de formación sobre los sistemas de retención infantil o la donación de varias empresas de este tipo de sistemas a taxistas y la Policía Local

de Roquetas, así como a los taxistas del Bajo Andarax.

Este reconocimiento llega tras el éxito alcanzado hace solo unas semanas en la organización del Congreso Nacional de Educación Vial Materno-Infantil, en el que se dieron cita cientos de participantes y se contó con la presencia de reconocidos expertos en la materia. El congreso tuvo, de hecho, más difusión fuera del municipio que dentro, con seguimientos e informaciones que hicieron organismos como la Dirección General de Tráfico.

En ese congreso, celebrado en la Escuela Municipal de Música de El Parador, se incluyó igualmente la entrega de los premios de la Asociación de Técnicos de Seguridad Vial de Andalucía, que entre sus reconocimientos también reconocieron la labor en materia de educación vial del Gabinete roquetero, dentro de

la categoría de municipios de más de 100.000 habitantes.

Además del Gabinete de Educación Vial de Roquetas de Mar, se entregaron otros premios, como el de mejor iniciativa de seguridad vial laboral para Emotional Driving de la empresa Gonvarri Steel Services; el de mejor acción de seguridad vial fue para CIFAL Madrid, el primer centro mundial para la formación en la materia de la ONU, impulsado por el RACE; el premio a la trayectoria fue para el comunicador Paco Costas; el premio 'Ciudadano Ponle Freno' lo recibió José María Gracia, trabajador municipal jubilado conocido en Zaragoza como el 'hombre semáforo', y el premio Axa Innovación fue para Sustainable Intelligent Transportation System S.L.

➤ Más noticias en: <http://roquetas.ideal.es>



Momento de la entrega del premio Ponle Freno Junior al Gabinete de Educación Vial de Roquetas. :: R.I.



Imagen de diversos accidentes ocurridos en la calle Olmos de Cerrado de Calderón.

CERRADO DE CALDERÓN

DENUNCIAN INSEGURIDAD VIAL

Vecinos de Cerrado de Calderón reclaman un plan integral que dé respuesta a la inseguridad vial que dicen sufren en esta urbanización. Según Antonia Martín, «la densidad del tráfico en la barriada es cada día más intensa ya que el Ayuntamiento sigue concediendo licencias de obras a edificaciones sin prever el tráfico que eso genera, ni crear los aparcamientos necesarios, lo que hace que la problemática vaya creciendo y creciendo». Señala que en Cerrado de Calderón «hay numerosos accidentes de tráfico, no se ha tenido en cuenta el tráfico pesado que circula por nuestras calles, como autobuses escolares y camiones de reparto y de obras, y todo eso genera un elevado tráfico, unido al de los vecinos y a los que acuden a colegios y comercios a diario varias veces al día. Y aún así el Ayuntamiento tiene prevista la apertura de nuevas edificaciones que provocarán un aumento previsible del problema, lo que hace cada

día más peligrosa la circulación por nuestras calles».
Agrega que «los vecinos se vienen quejando reiteradamente de la peligrosidad de la circulación en las curvas sin visibilidad de la calle Olmos, y en las que se encuentran de frente autobuses escolares de varios colegios y camiones pesados de reparto que invaden el carril contrario y pasan la caja del camión o el morro del autobús por encima de la acera del sentido contrario porque no caben para tomar las curvas debido a sus dimensiones, además de los numerosos accidentes de coches que se empujan literalmente en el muro del carril contrario, lo que hace temer por posibles pérdidas de vidas humanas que se podrían evitar con un estudio integral y exhaustivo de la problemática expuesta, y de los que deben tener ya conocimiento por los numerosos partes de la Policía Local y conductores de autobuses que nos constan existen desde hace años sin que el Ayuntamiento haya tomado

medidas para solucionar esta inseguridad vial». En este sentido, apunta que «la circulación por las calles Olmos, Rodeo, Flamencos, Juan Vázquez, Meridiana, Pimienta, etc. es bastante peligrosa», por lo que reclama «un estudio integral urgente de las calles de Cerrado de Calderón para eliminar la inseguridad vial que sufrimos, así como la creación de aparcamientos para residentes, aparcamientos para discapacitados y una regulación del tráfico en las calles donde se encuentran los colegios Cerrado de Calderón y Liceo Francés». Ana Vigar, presidenta de la asociación de vecinos de Cerrado de Calderón, también se muestra partidaria de una intervención que mejore la seguridad vial en la urbanización y critica el hecho de que se concedan licencias sin tener en cuenta este aspecto en una urbanización en la que la orografía del terreno es complicada debido a su ubicación en una zona forestal con curvas y pendientes.

COSAS DE LA CIUDAD

SACABA BEACH

DESTROZO POR EL TEMPORAL



Daños ocasionados.

En Sacaba Beach hay un punto de encuentro de amigos que se reúnen allí durante todo el año junto a la playa para hacer actividades de pesca deportiva y natación, según indica Juan Gonzalo, quien se queja de que por culpa de los daños causados por el último temporal «la playa se ha quedado sin arena y ha dejado al descubierto las piedras grandes», destrozando el punto de encuentro de esos vecinos. Este ciudadano envía una fotografía en la que se aprecia el daño ocasionado y otra en la que se puede ver días antes del temporal a una vecina de la zona «partiendo almendras al sol, algo que por desgracia ya no podemos hacer», afirma, por lo que pide al Ayuntamiento de Málaga que arregle los desperfectos.

JOSÉ MANUEL ALDAY



Antes del temporal.

CONTACTO ▶ Teléfono: 952 61 47 61 Whatsapp: 660 481 739 Email: cosasdelaciudad@diariosur.es Facebook: [cosasdelaciudad](https://www.facebook.com/cosasdelaciudad)



EL GALLO

Los del patinete quieren regulación

Asociaciones que agrupan a usuarios de los denominados Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que se encuentran los patinetes eléctricos,

han convocado para este sábado concentraciones en cuatro ciudades españolas para exigir un reglamento «justo» sobre estos vehículos a la Dirección General de Tráfico. Bajo el lema *Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo*, las concentraciones tendrán lugar a las 12.00 horas en Madrid (Plaza de Colón), Barcelona (Parc de Cervantes), Granada (Fuente de las Grana-

das) y León (Plaza de San Marcelo). La movilización ha sido convocada a través de las redes sociales por la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (Aumvp), la Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (Aump), la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (Ampeg) y la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de León (AuvmpLeón).

El Consell d'Eivissa y la DGT inician una campaña de seguridad vial entre los jubilados

P.S.P. | SANTA EULÀRIA

El Departamento de Territori y Movilitat del Consell de Ibiza y la Dirección General de Tráfico iniciaron ayer una campaña de seguridad vial que tiene por objetivo reducir la siniestralidad provocada por atropellos de peatones en la red viaria insular.

La campaña consiste en un programa de charlas que se realizarán en todos los clubes de jubilados de la isla. Las primeras tuvieron lugar a las 11.30 horas en el Llar Ibiza, a las 18.00 horas en Can Ventosa y a las 19.00 horas en el Centro Cultural de Jesús.

Una técnica de seguridad vial de la DGT es la encargada de impartir las charlas, con consejos sobre cómo evitar accidentes, poniendo especial incidencia en la necesidad de que los peatones se hagan ver. Así, al finalizar los encuentros, todas las personas de los clubes de jubilados que asistan recibirán chalecos reflectantes que llevan la inscripción Deixa't veure. Está previsto repartir unos 2.000 chalecos durante toda la campaña, que se irá haciendo durante las próximas semanas. Hoy, por ejemplo, se celebran a las 18.00 horas en Sant Rafel y a las 20.00 horas en Sant Mateu.



Autoescuela Leycar facilita el permiso de conducir a personas discapacitadas

redacción • [original](#)



Vehículo adaptado de Autoescuela Leycar.

Autoescuelas Leycar abrió en Alicante en 1982, ofreciendo su **profesionalidad** y métodos de enseñanza para garantizar a sus alumnos el logro de sus objetivos. Actualmente, dispone de dos centros formativos, uno en **Alicante** y otro en **San Vicente del Raspeig**, ambos dotados de las más modernas instalaciones y **vehículos constantemente renovados** para realizar las prácticas de coche con la finalidad de formar a nuevos conductores y dotarlos de los medios más modernos e innovadores en el aprendizaje de la conducción.

Un aspecto que destaca a **Autoescuela Leycar** es que desde su fundación se preocupó por facilitar el acceso al permiso de conducir de las personas con problemas de movilidad, siendo una de las primeras en la provincia y en la Comunidad Valenciana en disponer de **vehículos adaptados, coches automatizados** que facilitan el aprendizaje de las personas con discapacidad física.

Autoescuela Leycar Alicante ha dirigido todos sus esfuerzos en **ofrecer una enseñanza vial de alto nivel** que les ha permitido ser una de las principales autoescuelas en **Alicante**, gracias a su gran equipo de profesionales que trabaja en los dos centros que posee.

Una treintena de personas piden una regulación más "justa" para los patinetes

Granada Hoy • original

Un usuario de patinete.



Un usuario de patinete. / Juan Carlos Muñoz



Un patinete en Recogidas en el Día sin Coche.

Un patinete en Recogidas en el Día sin Coche.

Cerca de una treintena de personas se concentraron ayer en el centro de Granada para exigir una reglamentación "más justa" sobre los usuarios de vehículos de movilidad personal, entre los que se encuentran los **patinetes eléctricos**, a la Dirección General de Tráfico.

Convocados por la **Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada** (Ampeg) y bajo el lema 'Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo', la **concentración** formó parte de una citación nacional que a la misma hora realizó la misma reivindicación en ciudades como Madrid, Barcelona, y León.

Las entidades convocantes **pidieron a la DGT que estén regulados este tipo de vehículos de manera estatal**, algo que Tráfico se propuso aprobar para el próximo 1 de junio. Según el borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, la DGT pretende establecer tres límites de velocidad en vías urbanas: de 20 kilómetros por hora en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera, de 30 en vías de un único carril por sentido de circulación y de 50 en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

No obstante, las asociaciones de VMP abogan por una **limitación de 30 kilómetros** por hora en aquellos carriles más próximos a las aceras cuando se trate de vías de dos o más carriles por sentido de circulación, según las alegaciones al Real Decreto propuestas por un total de once asociaciones.

Otra de las medidas propuestas por la DGT es **la prohibición** de que estos **VMP circulen por las vías interurbanas**. Por el contrario, las asociaciones piden poder circular por las carreteras, pues consideran que la prohibición es una medida "desproporcionada" y supone una "**clara discriminación**" frente al resto de vehículos con características similares.

Además, consideran que limitar su uso a las ciudades supondrá "un gran obstáculo para su adopción" y defienden que son "una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica". Por ello, las asociaciones exigen poder circular por los arcones si estos fueran "transitables" y que **los usuarios mayores de 14 años puedan utilizar la "parte imprescindible" de la calzada** de una carretera cuando el vehículo pueda circular a una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía.

También quieren que en vías urbanas se permita circular a los VMP y a los ciclos por el centro del carril, preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien proponen la **utilización del resto de carriles "para facilitar el itinerario** a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico".

Tras los 90 km/h, ¿prepara ya la DGT un límite a 70 km/h?

original



Señal de velocidad máxima 70 km/h en una carretera.

GOOGLE STREET VIEW

El pasado 29 de enero [entró en vigor la reducción a 90 km/h del límite de velocidad en las carreteras secundarias](#). Tras los primeros meses con esta medida, implementada para reducir la siniestralidad y la gravedad de los accidentes, ahora se pone en marcha la primera campaña de control de velocidad, lo que da pie a pensar que la [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) **podría seguir en esta línea**.

Informa *El País* de que a corto plazo, la DGT no tiene previsto reducir aún más la velocidad en carreteras secundarias, pero que el organismo que dirige [Pere Navarro](#) sí está pensando en el futuro en **tender a establecer esa velocidad en los 70 km/h**. Hace unos meses, el propio Navarro dijo que "si en 2011 hubiéramos conseguido reducir la velocidad a 90 km/h, hoy estaríamos hablando de bajar a 80 km/h".

Además, los expertos aconsejan que esta velocidad, la de 70 km/h, debería ser la máxima en carreteras convencionales sin separación entre los carriles. Esta velocidad baja hasta los 50 km/h en carreteras con intersecciones, en las que **existe riesgo de colisiones frontolaterales**.

En el caso de las ciudades, la Unión Europea, organismos internacionales y expertos **establecen en los 30 km/h la velocidad máxima deseable**. En algunas ciudades españolas ya se ha establecido este límite y el Gobierno de Pedro Sánchez, antes de la convocatoria de nuevas elecciones, tenía previsto poner en marcha legislación a este respecto.

Sensibilización de la seguridad vial

original

Desde la asociación juvenil Proyecto 2000 Zamora, vamos a poner en marcha una campaña de sensibilización de seguridad vial del 08-04-2019 al 24-04-2019, en los Mupis que desde el Excelentísimo Ayuntamiento de Zamora nos ha prestado para tal fin.

Con esta iniciativa, nuestro objetivo no es otro que el de intentar reducir víctimas en nuestras carreteras.

Aprovechamos el inicio de esta campaña, con la festividad de Semana Santa, ya que es una de las épocas del año con más desplazamientos por nuestras carreteras.

En dicha iniciativa, han participado: La Dirección General de Tráfico, ProVial España y el Consejo Local de la Juventud de Zamora.

Contamos con un total de cinco Mupis, repartidos por diferentes puntos de la ciudad, para que así la información llegue mejor a los ciudadanos.

Concretamente la colocación de los Mupis es:

1º C/ San Torcuato con C/ Del Riego.

2º Avda de la Feria.

3º Avda de Portugal con Avda del Mengue.

4º Avda Cardenal Cisneros con C/ Candelaria Ruiz del Árbol.

5º Estación de autobuses.

Si desean más información sobre dicha campaña, se pueden poner en contacto con nuestra asociación en el teléfono 625-59-65-21 o en la dirección de este correo electrónico.

Se despide atentamente enviando un cordial saludo:

Yoseba Revidiego Arribas

Presidente A.J Proyecto 2000 Zamora

Siete consejos para evitar sustos de novato al volante

original



Los últimos datos facilitados por la DGT (Dirección General de Tráfico) muestran que en nuestras carreteras hay hasta 25.584.719 conductores de turismos censados con permiso tipo B y B+E, de los cuales un 13,6% tienen entre 18 y 30 años.

También conocemos según la DGT que solamente el 27% de los aspirantes aprueban el examen práctico en su primer intento y muchos conductores saben, por experiencia propia, lo difícil que resulta familiarizarse con la conducción de un vehículo.

Siempre con la intención de reducir el nivel de accidentes en las carreteras españolas, el RACE señala que para superar la fase de conductor novel debe pasar un año desde la obtención del carné. Y para evitar sustos y accidentes, es importante observar una serie de consejos:

- Ponerse el cinturón de seguridad**
 Nada más sentarse en el coche, regular el asiento y el reposacabezas a la altura correcta, los espejos retrovisores y abrocharse el cinturón de seguridad. Al viajar con amigos, obligarles a ponérselo también.
- Coger confianza al volante del coche**
 No circular por áreas muy congestionadas de tráfico o por zonas poco conocidas mientras uno se sienta inseguro. La inseguridad genera estrés y el estrés es incompatible con la seguridad al volante.
- Atención Constante en la conducción**
 El segundo año después de obtener el permiso de conducción se incrementa notablemente la probabilidad de tener un accidente debido a la "relajación" del conductor.
- Observar al resto de conductores**
 Observar a los vehículos que nos siguen, y estar pendiente de los coches que llevamos delante para anticiparnos bien a sus maniobras: un coche que cambia de carril sin poner el intermitente, el que sale de la rotonda por el carril interior...
- El móvil, bajo el asiento**
 Si es imprescindible mandar un mensaje o contestar una llamada, estacionar el coche en un lugar seguro. Apagar el móvil o ponerlo en silencio mientras se conduce y evitar así tentaciones de usarlo.
- Ni una gota de alcohol y cero drogas al volante**
 Un conductor novel tiene un límite menor de alcoholemia permitido, con un máximo de 0,15 mg/l de alcohol en aire espirado, equivalente a 0,30g/l de alcohol en sangre.
- Mantenimiento del vehículo, anticiparse a posibles problemas**
 Mantenerlo mecánicamente en buen estado para evitar percances y no reducir la efectividad de la tecnología con un mantenimiento mecánico deficiente.



Los cinco errores más comunes de lo conductores noveles

Según la plataforma Trive, aunque no todos **los conductores noveles conducen de la misma forma ni tienen la misma actitud**, la edad, la inexperiencia y su tipo de actividad social suelen ser factores que llevan a los más jóvenes a cometer errores.

Los más destacados son los siguientes:

- **Forzar los mecanismos del coche.** El principal problema al que se enfrenta el conductor novel es el cambio del coche de autoescuela al propio. No conocer bien el vehículo hace que al principio se fuercen en exceso los cambios de marcha, se cale o se den tirones, lo que puede entorpecer la marcha de los vehículos en la ciudad. Otra característica de los noveles es la dificultad de aparcar, sobre todo, en línea.
- **Tener exceso o falta de confianza.** El exceso de confianza al volante lleva a los conductores noveles a aumentar la velocidad, no mantener las distancias de seguridad y obviar las normas viales. Es decir, puede hacer que el conductor minimice la necesidad de prestar la atención debida al entorno. Por otro lado, la tensión e inseguridad, suele llevar a los conductores a reducir demasiado la velocidad, lo que también es contraproducente, o a mantenerse en el carril central cuando se debiera ir por la derecha. La incertidumbre altera la capacidad de tomar decisiones de los conductores más noveles. Los estudios indican que el 59% de ellos reconoce tener un carácter tranquilo y hasta un 31% un carácter más desafiante en carretera.
- **Usar dispositivos tecnológicos y otras distracciones.** El aumento de *gadgets* en los coches y los dispositivos móviles puede hacer que los más jóvenes e inexpertos puedan distraerse en mayor medida al volante. De hecho, en general, un tercio de los españoles hace llamadas, lee, o escribe con el smartphone mientras conduce, algo que hace que aumente su tiempo de reacción ante imprevistos. Los datos de la DGT apuntan que en 2017 la distracción se posicionó como la principal causa de accidentes mortales (33%), por delante del exceso de velocidad (29%) o el alcohol (26%).
- **Infravalorar las condiciones meteorológicas.** Las diferentes horas de luz a lo largo del día o las condiciones meteorológicas, son factores que no suelen ser tenidos en cuenta por los conductores. Es frecuente infravalorar el peligro de la conducción por calzadas húmedas, que puede tener como consecuencia el conocido *aquaplaning* o una puesta de sol, que puede dificultar la visión durante la conducción. Para evitar percances es importante evaluar las condiciones climatológicas, reducir la velocidad y extremar la concentración y precaución al volante.
- **No mantener el correcto estado del vehículo.** Tener un coche supone un gasto importante, tanto en el momento de adquisición, como durante su tiempo de vida. Los más jóvenes concentran todos sus esfuerzos en mejorar la práctica al volante y disfrutar conduciendo, y descuidan un aspecto fundamental: el mantenimiento del vehículo. Controlar el nivel de aceite y del líquido refrigerante, la presión y estado de los neumáticos, o el mantenimiento de la batería, además de alargar la vida del coche, permite tener una conducción más segura.



•

Consejos para evitar los accidentes con animales



•

Diez consejos para evitar accidentes de tráfico este verano



•

El auge del e-commerce dispara los accidentes mortales con furgonetas



•

Innovación para acabar con las víctimas en la carretera



•

Las startups se lanzan a colaborar con el sector asegurador para reducir accidentes

Elena Allué (PAR) pide reconsiderar los carriles-bici para garantizar la seguridad vial

original



Zaragoza.- Elena Allué (PAR) pide reconsiderar los carriles-bici para garantizar

PAR

"Desde el PAR decimos sí a los carriles-bici y a una movilidad sostenible, pero no todo vale", ha señalado Allué, quien ha reclamado "la paralización inmediata de las obras de carril-bici que se están acometiendo junto al Hospital Clínico, por su peligro para los usuarios, y también para las ambulancias y vehículos que tienen que acceder o salir del centro", ha explicado junto al carril, frente al Hospital Clínico Universitario Lozano Blesa, en la avenida de San Juan Bosco.

Elena Allué ha criticado "la supresión de un carril de vehículos en una avenida que soporta un alto tráfico, de hasta 20.000 vehículos diarios, con el riesgo de colapsar el acceso a uno de los hospitales de referencia, una cuestión que preocupa a los vecinos, colectivos de usuarios del centro, a taxistas y a los propios trabajadores del hospital", ha advertido, para detallar que "3.300 personas van a trabajar al hospital cada día".

Igualmente, ha pedido "repensar algunos trazados concretos, como el del paseo Sagasta y Constitución, para estudiar la mejor manera de hacer compatible los bulevares centrales con los carriles-bici, para asegurar que tienen una buena visibilidad para los ciclistas, sin riesgo de atropello de peatones".

La candidata del PAR ha advertido de que "si no se acierta con los trazados, los carriles-bici no solo son peligrosos, sino también inservibles para evitar el tráfico en vehículos particulares, que es el objetivo principal". Buena prueba son "los atascos en hora punta que sigue habiendo a diario en Sagasta y Constitución", ha lamentado.

Por ello, ha reclamado "unos trazados razonables, que colaboren en avanzar hacia una ciudad cada día más transitable y cómoda, pero siempre evitando los peligros para los ciclistas y resto de usuarios, especialmente en tramos conflictivos como la proximidad de hospitales, colegios y otro tipo de equipamientos", ha finalizado Elena Allué.

