

• Revista de Prensa •
Del 08/04/2019 al 09/04/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	09/04/2019	La Tribuna de Albacete, 17	Las autoescuelas no encuentran coches para sus clases prácticas	Escrita
2	09/04/2019	La Tribuna de Albacete	Las autoescuelas no encuentran coches para sus prácticas	Digital
3	09/04/2019	La Tribuna de Albacete	ND	Digital
4	08/04/2019	autopista.es	Los jóvenes ya no quieren sacarse el carné: estadísticas de los últimos años	Digital

SECTOR

5	09/04/2019	El Periódico Mediterráneo, 13	Castelló agotará la legislatura sin regular los patinetes eléctricos	Escrita
6	09/04/2019	La Verdad Murcia, 52	«Nunca he tenido un susto con la bici; si respetas, te respetan»	Escrita
7	09/04/2019	El Diario Montañés, 2-3	Casi 20.000 cántabros mayores de 75 años tienen permiso de circulación en vigor	Escrita
8	09/04/2019	Faro de Vigo Ourense, 13	La FEMP aboga por prohibir los patinetes y las bicicletas en los espacios peatonales	Escrita
9	09/04/2019	El Periódico de Aragón, 36	El adelanto electoral aparca la regulación del patinete eléctrico	Escrita
10	09/04/2019	ABC	Tráfico renuncia a bajar la velocidad urbana a 30km/h y regular los patinetes	Digital
11	09/04/2019	20 Minutos	La OCU advierte fallos de seguridad en dos modelos de sillas de coche para niños	Digital
12	09/04/2019	La Rioja	El 'teórico', en el centro joven	Digital
13	08/04/2019	Europa Press	Expertos abogan por una mayor formación en nuevas tecnologías para reducir la siniestralidad vial	Digital
14	08/04/2019	Europa Press	Vive la Moto Barcelona prevé cerrar su 3ª edición con 35.000 visitantes	Digital
15	08/04/2019	La Razón	Tráfico no reducirá la velocidad urbana, ni regulará los patinetes ni obligará a ir 8 horas a la autoescuela	Digital
16	08/04/2019	Canarias7	La seguridad vial y las alternativas de movilidad sostenible, aliadas en la 5ª LPA Motown Sagulpa	Digital
17	08/04/2019	PR Noticias	PONLE FRENO premia la labor de entidades y personas en materia de seguridad vial en una edición que ha batido récord de participación	Digital

SEGURIDAD VIAL | JORNADAS DE FORMACIÓN

Las autoescuelas no encuentran coches para sus clases prácticas

La asociación provincial Aecab, que organiza unas jornadas sobre sistemas ADAS de ayuda a la conducción, subraya los problemas que tienen para comprar vehículos sin estos equipos

MARCELO ORTEGA / ALBACETE

La Asociación Provincial de Autoescuelas Aecab organiza para este viernes junto a la Fundación CNAE una jornada con la que quiere que los profesionales de la seguridad vial conozcan mejor los llamados dispositivos ADAS, los sistemas de ayuda a la conducción que cada vez están más extendidos como parte del equipamiento de los nuevos vehículos en el mercado. Son una mejora en la seguridad, pero paradójicamente las autoescuelas no pueden enseñar a sus alumnos con estos sistemas. Encontrar ya en los concesionarios vehículos sin dispositivos ADAS, o que sean desenchufables, es un problema para el sector, explicaba Ana María Selva, presidenta del sector de las autoescuelas albacetenses: «En los exámenes teóricos aún no hay preguntas sobre estas ayudas a la conducción, pero es que tampoco la Administración nos permite tener estos equipos en los coches con los que hacemos las prácticas, es una historia gorda que tenemos, y la Confederación Nacional ya ha hecho un estudio sobre ello; cualquier coche corriente que vayas a comprar ya lleva sistemas ADAS, así que esos coches no los podemos usar».

La cámara de visión trasera, por ejemplo, no se permite en los coches de autoescuela si no pueden huir desenchufados, insistía Selva, que subrayaba que es algo a cambiar: «Es que en los concesionarios casi te dicen que ayas a la chatarrería si quieres un coche sin dispositi-



Vehículos de autoescuelas por la ciudad en una imagen de archivo. / R.S.

tivos de ayuda a la conducción; entendemos que al fin y al cabo enseñamos a alumnos a conducir y luego van a coger un coche con unas tecnologías incorporadas que no han aprendido a utilizarlas».

Las autoescuelas organizan las jornadas del viernes precisamente para estar al día de estos elemen-

tos que ayudan a conducir, como el dispositivo de frenada de emergencia, o el desplazamiento involuntario de cambio de carril: «A veces los alumnos preguntan por cosas de las que saben más que tú, de ahí que estemos en estas jornadas, para dar una formación de calidad, aunque de momento la DGT no

EN DETALLE

Unas jornadas para profesionales

La jornada que organizan Fundación CNAE y la asociación provincial Aecab se celebrará este viernes en las instalaciones de la Confederación de Empresarios FEDA; es de asistencia gratuita, pero bajo inscripción, enfocada a los profesionales de la educación vial y también a profesionales de la conducción en general. La inauguración arranca a las 9,15 horas, con la asistencia de la presidenta de Aecab, Ana María Selva, y también la jefa provincial de Tráfico, Cruz Hernando, así como el inspector de Policía Local Ramón López. Javier Llamazares, director de Fundación CNAE, intervendrá en la clausura del evento, por donde también pasarán diferentes ponentes expertos en los sistemas de ayuda a la conducción. Se incluye en las jornadas un taller práctico con un vehículo de última generación.

nos permita emplear estos sistemas». Cuando una autoescuela adquiere un vehículo para prácticas tiene que pasar una inspección administrativa donde se comprueba la existencia de estos sistemas: «Con estos vehículos, si los dispositivos no se pueden desenchufar, no se nos permite hacer prácticas».

Las autoescuelas no encuentran coches para sus prácticas

original



Las autoescuelas no encuentran coches para sus prácticas - Foto: Rubén Serrallé

La asociación provincial Aecab, que organiza unas jornadas sobre sistemas ADAS de ayuda a la conducción, subraya los problemas que tienen para comprar vehículos sin estos equipos

La Asociación Provincial de Autoescuelas Aecab organiza para este viernes junto a la Fundación CNAE una jornada con la que quiere que los profesionales de la seguridad vial conozcan mejor los llamados dispositivos ADAS, los sistemas de ayuda a la conducción que cada vez están más extendidos como parte del equipamiento de los nuevos vehículos en el mercado. Son una mejora en la seguridad, pero paradójicamente las autoescuelas no pueden enseñar a sus alumnos con estos sistemas. Encontrar ya en los concesionarios vehículos sin dispositivos ADAS, o que sean desenchufables, es un problema para el sector, explicaba Ana María Selva, presidenta del sector de las autoescuelas albacetenses: «En los exámenes teóricos aún no hay preguntas sobre estas ayudas a la conducción, pero es que tampoco la Administración nos permite tener estos equipos en los coches con los que hacemos las prácticas, es una historia gorda que tenemos, y la Confederación Nacional ya ha hecho un estudio sobre ello; cualquier coche corriente que vayas a comprarte ya lleva sistemas ADAS, así que esos coches no los podemos usar».

La cámara de visión trasera, por ejemplo, no se permite en los coches de autoescuela si no pueden estar desenchufados, insistía Selva, que subrayaba que es algo a cambiar: «Es que en los concesionarios casi te dicen que ayas a la chatarrería si quieres un coche sin dispositivos de ayuda a la conducción; entendemos que al fin y al cabo enseñamos a alumnos a conducir y luego van a coger un coche con unas tecnologías incorporadas que no han aprendido a utilizarlas».

Las autoescuelas organizan las jornadas del viernes precisamente para estar al día de estos elementos que ayudan a conducir, como el dispositivo de frenada de emergencia, o el desplazamiento involuntario de cambio de carril: «A veces los alumnos preguntan por cosas de las que saben más que tú, de ahí que estemos en estas jornadas, para dar una formación de calidad, aunque de momento la DGT no nos permita emplear estos sistemas». Cuando una autoescuela adquiere un vehículo para prácticas tiene que pasar una inspección administrativa donde se comprueba la existencia de estos sistemas: «Con estos vehículos, si los dispositivos no se pueden desenchufar, no se nos permite hacer prácticas». Más información en edición impresa

Las autoescuelas no encuentran coches para sus prácticas

original



Las autoescuelas no encuentran coches para sus prácticas - Foto: Rubén Serrallé

La asociación provincial Aecab, que organiza unas jornadas sobre sistemas ADAS de ayuda a la conducción, subraya los problemas que tienen para comprar vehículos sin estos equipos

La Asociación Provincial de Autoescuelas Aecab organiza para este viernes junto a la Fundación CNAE una jornada con la que quiere que los profesionales de la seguridad vial conozcan mejor los llamados dispositivos ADAS, los sistemas de ayuda a la conducción que cada vez están más extendidos como parte del equipamiento de los nuevos vehículos en el mercado. Son una mejora en la seguridad, pero paradójicamente las autoescuelas no pueden enseñar a sus alumnos con estos sistemas. Encontrar ya en los concesionarios vehículos sin dispositivos ADAS, o que sean desenchufables, es un problema para el sector, explicaba Ana María Selva, presidenta del sector de las autoescuelas albacetenses: «En los exámenes teóricos aún no hay preguntas sobre estas ayudas a la conducción, pero es que tampoco la Administración nos permite tener estos equipos en los coches con los que hacemos las prácticas, es una historia gorda que tenemos, y la Confederación Nacional ya ha hecho un estudio sobre ello; cualquier coche corriente que vayas a comprarte ya lleva sistemas ADAS, así que esos coches no los podemos usar».

La cámara de visión trasera, por ejemplo, no se permite en los coches de autoescuela si no pueden estar desenchufados, insistía Selva, que subrayaba que es algo a cambiar: «Es que en los concesionarios casi te dicen que ayas a la chatarrería si quieres un coche sin dispositivos de ayuda a la conducción; entendemos que al fin y al cabo enseñamos a alumnos a conducir y luego van a coger un coche con unas tecnologías incorporadas que no han aprendido a utilizarlas».

Las autoescuelas organizan las jornadas del viernes precisamente para estar al día de estos elementos que ayudan a conducir, como el dispositivo de frenada de emergencia, o el desplazamiento involuntario de cambio de carril: «A veces los alumnos preguntan por cosas de las que saben más que tú, de ahí que estemos en estas jornadas, para dar una formación de calidad, aunque de momento la DGT no nos permita emplear estos sistemas». Cuando una autoescuela adquiere un vehículo para prácticas tiene que pasar una inspección administrativa donde se comprueba la existencia de estos sistemas: «Con estos vehículos, si los dispositivos no se pueden desenchufar, no se nos permite hacer prácticas». Más información en edición impresa

Los jóvenes ya no quieren sacarse el carné: estadísticas de los últimos años

original



Cada vez hay menos conductores jóvenes o noveles, es decir, aquellas personas que se acaban de sacar el permiso de conducción y van luciendo su “L” en su vehículo. Los datos oficiales de número de personas que han aprobado el carné de conducir se ha reducido durante los últimos años, según las estadísticas que maneja la DGT (Dirección General de Tráfico).

Según la DGT, en 2017 un total de 195.072 personas con edades comprendidas entre los 18 y los 20 años aprobaron el carné de conducir de tipo B (el de turismos). Esta cantidad contrasta claramente con las 325.000 personas con esa franja de edad que obtuvieron el permiso en 2007.

Pero vayamos años atrás para saber cómo ha evolucionado el número de conductores jóvenes que han obtenido el permiso. En 1998, primer año en el que la DGT empezó a trabajar con estadísticas segmentadas por edades, se expidieron un total de 200.000 licencias de jóvenes entre 18 y 20 años. Desde ese año hasta el año 2016, siempre se ha superado año a año los 200.000 nuevos permisos de jóvenes.

Desde la Dirección General de Tráfico, a través de su subdirectora de Formación y Educación Vial, María Lidón, se ha señalado la **tendencia a la baja de colectivos jóvenes de 18 a 20 años que se han sacado el carné**. Por su parte, desde la Confederación Nacional de Autoescuela de España a través de su portavoz Rubén Castro, se afirma que **“tener el permiso de conducir ya no es una prioridad para los jóvenes”**.

En el siguiente tramo de edad analizado en las estadísticas de la DGT –**personas de entre 21 y 24 años**–, también se aprecia una **bajada significativa de nuevos permisos de conducción**.

En términos totales, es decir, el **dato global** que recoge año a año el número total de nuevos permisos de conducción (con todas las franjas de edad posibles), se aprecia un descenso considerable con las 828.949 licencias obtenidas en 2006 frente a los 424.625 permisos que se obtuvieron en 2017.

Cada vez menos jóvenes con carné de conducir: causas

Según la DGT y según la Confederación Nacional de Autoescuelas la primera gran causa que atestigua que cada vez hay menos jóvenes que se saquen el carné de conducir es su

situación económica. Muchas personas que pertenecen a este colectivo aún estudian, no trabajan y en la mayoría de los casos viven con sus padres.

El **coste medio para sacarse el carné de conducir en España es de unos 600 euros**, según la Confederación Nacional de Autoescuelas. Al respecto, desde la **OCU** (Organización de Consumidores y Usuarios) se señala que **el 75 por ciento de las familias españolas tiene problemas para llegar a fin de mes.**

La **bajada en la natalidad** y la **preferencia por otros medios de movilidad como el transporte público** también explican el número cada vez menor de jóvenes con carné de conducir. A todo ello hay que añadir las propias **preferencias personales de cada uno de los jóvenes**, que en muchos casos **prefieren disfrutar de los últimos gadgets tecnológicos a disponer de carné y coche propio.**

Al respecto, un estudio de la **consultora Braintrust** señala que **los jóvenes valoran más tener un buen móvil que un buen coche.**

Por su parte, los **permisos de tipo **A (que autoriza en la conducción para todo tipo de motocicletas y ciclomotores) **sí que han crecido desde el año 2011**, aunque con un leve descenso registrado en 2017.



LA UJI SE ADELANTÓ AL AYUNTAMIENTO Y EMITIÓ UNA NORMATIVA INTERNA

Castelló agotará la legislatura sin regular los patinetes eléctricos

► València y Alicante ya cuentan con regulación específica para estos vehículos

► El borrador de la ordenanza los limita al carril bici y a viales de velocidad limitada

A. TEZANOS // M. C. TOMÁS
atezanos@epmediterraneo.com
CASTELLÓN

La Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Castelló ya está trabajando en el borrador de una ordenanza que regulará en qué lugares y bajo qué condiciones pueden circular los patinetes eléctricos por la ciudad. Sin embargo, la normativa tiene todavía un amplio recorrido administrativo, por lo que no estará aprobada antes de las elecciones municipales del 26 de mayo.

Con esta ordenanza pretenden resolver un problema, el de cómo adaptar estos nuevos vehículos a la circulación, que en las otras capitales de la Comunitat Valenciana como València y Alicante, ya han resuelto. De hecho, la Universitat Jaume I se ha adelantado y emitió la semana pasada una normativa interna para ordenar la circulación, e incluso ha instalado aparcapatinetes.

ZONAS PERMITIDAS // Según explican fuentes municipales, la ordenanza –que deja fuera a los patinetes sin motor– propone en su primera versión que puedan circular por carriles bici, pistas bici, por ciclocalles –calzada con una limitación de velocidad de



►► Un hombre circula con un patinete eléctrico por la calle Maestro Ripollés de la capital de la Plana.

detalles

1 VARIAS ZONAS
Además de por los carriles bici y viales con velocidad limitada a un máximo de 30 km/h, los patinetes también podrán circular por parques, en las zonas habilitadas.

2 LA UJI SE ADELANTA
La semana pasada, la Universitat Jaume I ya emitió una normativa interna para ordenar la circulación de este tipo de vehículos, e incluso ha instalado aparcapatinetes.

30 km/h– y por zonas residenciales de plataforma única, con la señalización S-28 –con velocidad máxima de 20 km/h–. En todo caso, en estos viales se deberá «respetar la prioridad del peatón». En cuanto a los parques, solo permitirán la circulación de patinetes por itinerarios en los que esté habilitado el paso de bicicletas.

Sin embargo, desde el Ayuntamiento indican que la normativa está todavía en una fase «muy temprana», ya que están recabando información «a nivel técnico». Después de hacerse pública, entrará en la fase de alegaciones, por lo que es «imposible» que entre en vigor en el mes de mayo.

En cuanto si a estos vehículos se deberán matricular o no, desde el consistorio castellonense in-

dicen que eso es competencia de la Dirección General de Tráfico (DGT), que se puede ver obligada a modificar la normativa general sobre los patinetes, considerando la expansión de su uso.

UN FENÓMENO // Y es que pese a su presencia en las calles de la capital de la Plana no es tan usual como en otras grandes ciudades, es lo suficientemente significativa como para que el área de Movilidad se haya visto obligada tener que regular su utilización.

Estos vehículos, que nunca se pueden conducir por la acera, llegan a alcanzar los 40 km/h, tienen modelos disponibles para todas las edades. Por el momento no es necesaria la utilización de casco protector para circular. ≡

«Nunca he tenido un susto con la bici; si respetas, te respetan»

Lorena Laos Rojas Tatuadora

«Quien tenga una en el garaje, que la desempolva y sienta la mejoría en su cuerpo», propone

PEPA GARCÍA

MURCIA. Lorena Laos Rojas (Lima, 1978) llegó a la Región hace 13 años y se encontró «una ciudad llana, muy tranquila y segura para circular en bici, en comparación con Lima». Tatuadora profesional, más de una década después se ha convertido, sin quererlo, en la imagen de la lucha ciudadana por la movilidad sostenible. Usaría habitual de la bicicleta como medio de transporte urbano, en septiembre de 2017 se vio obligada a iniciar una batalla de la que, tras casi lo que dura un embarazo, ha salido vencedora. Eso sí, se ha visto obligada a mantener en dique seco su triciclo «ocho meses» y buscarse la vida para desplazarse con su hijo por la ciudad.

—¿Cómo empezó todo?

—Yo buscaba una alternativa para poder moverme en bici con mi niño, que entonces tenía un año y dos meses. Como era muy pequeño para llevarlo detrás y a horcajadas, en abril de 2017 me compré un triciclo que llevaba el sportin delante. Y, en septiembre de 2017, en la puerta de mi trabajo, me paró un policía local y me amonestó. Me dijo que la silla del niño no podía ir delante de la bici. Y, aunque le advertí de que tenía el certificado de homologación europea, me respondió: «Una cosa es Europa, otra España y otra la Región»; me avisó de que si me veía otra vez me multaría y me recomendó que, si quería ver dónde prohibían la circulación de ese vehículo con el asiento delantero, mirase en internet. Pero en internet no encontré nada que prohibiera circular con ese asiento de seguridad. Y seguí usándola.

—¿Qué pasó entonces?

—Nueve meses después, me lo volví a encontrar. «Ya le había advertido», me dijo. Y aunque le expliqué que llevaba los papeles del triciclo, me multó y me dijo que el día que el Ayuntamiento me diera un permiso, podría circular con mi vehículo; y la próxima vez se lo retiró, me amenazó. Era 20 de junio de 2018 y, hasta el 26 de marzo que me respondió la concejal de Tráfico, no he podido usar el triciclo.

—¿Qué hizo con la multa?

—Primero fui a la Policía a consultar. Me explicaron que había un vacío legal y que iba a tener que vender la bici.

—¿Pero no se rindió?

—No. Fui a Tráfico y consulté con ellos si el artículo 12, en el que se basaba el agente para multarme, obligaba a llevar el asiento detrás, pero no era así. Y presenté un pliego de descargo. La respuesta tardó en llegar 3 meses y, lejos de rectificar, el policía se ratificó y añadió a la denuncia

que el artículo 4 prohibía transportar personas en remolque. ¡Un remolque que no existía! Me pareció un abuso de autoridad y acudí, con la ayuda de Murcia en Bici, a hablar con la concejal responsable. Una cita que no me concedió hasta que se publicó el asunto en los medios.

—¿Cómo respondió la concejal de Tráfico, Lola Sánchez?

—Le llevamos los papeles y le pedimos que se anulara la multa y que emitiera un documento autorizándome a circular con el triciclo. Pero respondió que lo estudiarían y responderían. Tres meses después seguía esperando y le consulté si podía volver a usar mientras mi triciclo. Me dijo que esperaba, que estaban preparando una ordenanza de circulación que resolvería el problema. Pero, la ordenanza no habla del triciclo, solo de los patinetes, y el artículo 12 sigue igual.

Volví otra vez a la DGT, donde pedí que especificaran cómo catalogaban mi triciclo: 'ciclo, triciclo, con un sistema incorporado para transporte de niños'. Entonces, la concejal se animó y emitió una respuesta en la que no se especifica dónde debe ir la silla y que decía que podía circular por la calzada y los carriles bici. Ahora llevo siempre el papel conmigo, por si algún otro policía no lo tiene claro. Pero, solo me paran para preguntarme dónde lo compré.

—¿Por qué, a pesar de tantos follores, ha optado por ir en bici?

—Desde que llegué a Murcia hace 13 años me he movido en bici. Pierdo menos tiempo para ir al trabajo, que está en el centro, y nunca he tenido un susto; si respetas, te respetan. Además, mi niño va tan cómodo, con su asiento, su cinturón y su capota...

—¿Qué ventajas aporta?

—No contaminas, por la ciudad te mueves más rápido que en coche, haces ejercicio, no gastas dinero, no ensucias... Tiene todas las ventajas.

—Pero, ¿tiene coche?

—Tenemos un coche. Lo usa mi marido para ir al trabajo, que está más lejos, pero cuando se mueve por la ciudad también usa su bici.

—¿Cree que la ciudad está preparada?

—No del todo, pero hay que empezar haciendo cambios. La gente está muy acomodada a ir en coche, pero luego pierde 30 minutos en aparcar y no se ven encima de una bici. Todavía somos una minoría. Veo que me miran como un bicho raro por la calle, se sorprenden y se sonríen, pero no sé si se animarían. Aunque tengo que decir que los coches me respetan mucho, nunca me he sentido insegura.

—¿A qué se debe, porque muchos cicloturistas se quejan de lo contrario.

—Yo llevo luces, bandas reflectantes, espejos retrovisores, prendas que me hacen visible a los demás y soy consciente de que voy en un vehículo: no me salto semáforos ni señales y señalo las maniobras. Como hay que ir, porque no es tan caro adaptar la bici para ser más visible y hay que ser conscientes de que si no se hace así, se puede causar un accidente en el que estén implicadas muchas personas.

—¿Cómo animaría a los ciudadanos?

—Les pediría que sean conscientes del bien que hacemos a nuestra ciudad, reduciendo la contaminación, y a las futuras generaciones, garantizándoles vidas más saludables. Si no empezamos, cómo va a cambiar esto.

—Además de pedalear, ¿cómo ayuda a reducir el deterioro del planeta?

—Reciclo todo. En mi casa tengo contenedor para orgánico, cartón, vidrio y plástico. No uso plástico de usar y tirar, voy con mis tazas de porcelana del trabajo a casa. Tampoco compro nunca bolsas de plástico, desde hace años llevo siempre 3 en el bolso.

—¿Cuidamos la naturaleza?

—Podríamos hacerlo mejor. Tener más conciencia. Por ejemplo, hay mucha gente que no recicla en su casa, no lo ven necesario y se excusan diciendo que 'luego lo van a juntar'. No es tan difícil. Y las playas están llenas de colillas y vasos de plástico, ¿qué les cuesta llevárselos?

—¿Cuál considera el principal problema del planeta?

—Los humanos. No hay conciencia. Deben pensar: después, que venga el que lo limpia. Me parece fatal y lo peor es que no sé cuándo va a cambiar la cosa.

—¿Propondría un reto a los lectores?

—Sí, animaría, a quien tenga una bici en el garaje, que la desempolva y sienta la mejoría en su cuerpo. Les diría que pierdan el miedo, que no crean que los coches les van a pisar. Si vas preparado, no pasa nada.

LO QUE DICE

«Tiene muchos beneficios: no contaminas, te mueves más rápido, haces ejercicio, no gastas dinero,...»

«Las playas están llenas de colillas y vasos de plástico, ¿que les cuesta llevárselos?»

«Hace años que llevo tres bolsas de tela en el bolso, no compro de plástico»

«Murcia es una ciudad tranquila para circular»

Cuando hace 13 años Lorena Laos llegó a Murcia procedente de Lima, descubrió una ciudad amable, de tráfico tranquilo comparada con Lima, donde no te roban la bici cuando ibas a bajarte de ella como allí, cuenta. Tatuadora profesional, su jornada laboral le impide disfrutar del entorno natural a diario, pero le encanta moverse por los espacios verdes de la ciudad. «También salimos en familia, Félix, Víctor y yo, por la mota del río a darnos algún paseo», explica.



Lorena Laos posa con su hijo Víctor y su controvertido triciclo en un jardín de Murcia. :: ALFONSO DURÁN / AGM

Casi 20.000 cántabros mayores de 75 años tienen permiso de circulación en vigor

DANIEL MARTÍNEZ



La estadística dice que las personas de más edad causan menos accidentes, aunque son responsables de los despistes que entrañan más riesgos

Por regla general los permisos no caducan nunca. La DGT puede limitar el permiso, el uso de autopistas o el horario de conducción

SANTANDER. El pasado sábado, un hombre 84 años y vecino de Orejo provocó un importante accidente que acabó con su vida al entrar a la autovía A-8 en sentido contrario y chocar contra otro vehículo a la altura de Hoznayo. No hubo ningún tipo de intencionalidad. Pudo ser por un simple despiste o por los efectos de una bajada de azúcar, según apuntan los investigadores. En cualquier caso, el episodio sirve para poner de manifiesto el hecho de que cada vez hay más personas mayores de 75 años con un permiso de conducción en vigor en Cantabria. Según el último recuento, de enero de 2019, son casi 20.000. Exactamente 19.748 frente a los 15.560 de hace una década.

Ese es el dato objetivo, una realidad que junto a sucesos como este han vuelto a poner sobre la mesa en la comunidad autónoma el debate sobre la necesidad de prohibir la circulación a los conductores cuando sus capacidades físicas y de respuesta van disminuyendo. Los estudios dejan dudas. Por un lado, apuntan a que este grupo de edad es el que acumula menos siniestros en la carretera. El último informe de la Fundación Mapfre asegura que los que han



Imagen del accidente del sábado en Hoznayo, causado por un octogenario que circulaba en sentido contrario por la A-8. :: SANE

superado el momento legal de jubilación registran cuatro veces menos accidentalidad que los menores de 25 años; y menos de la mitad que los automovilistas de 35 a 44 años.

¿Las razones? Principalmente tres: respetan más los límites de velocidad, no son tan agresivos en la conducción y aceptan mejor sus limitaciones, lo que les hace recorrer menos kilómetros y conducir más por el día. «Aunque la sensación contra-

ria esté generalizada, es falso ese sambenito de que infringen más», apunta José Miguel Tolosa, responsable de la Dirección General de Tráfico (DGT) en la comunidad autónoma. La otra cara de la moneda es que así considera que son los que protagonizan más despistes, sobre todo en autopistas y rotondas. Aunque no hay una estadística que lo pueda confirmar, si suelen estar detrás de los casos de 'kamikazes' que de forma

no intencionada circulan en dirección contraria.

Tolosa recuerda que se debe equilibrar el derecho de las personas a la libre circulación al de la seguridad del resto de usuarios. Por eso, aunque el carné nunca caduca, los mayores de 65 tienen que renovarlo cada cinco años –el resto es cada década– y existe una serie de restricciones cuando se aprecia que el conductor está perdiendo algunas facul-

tades necesarias para tomar el volante. Por ejemplo, recortar la duración de vigencia del permiso, pero también opciones como prohibir entrar a autopistas, coger el coche por la noche o sin compañía de otra persona con carné y limitar la velocidad máxima o la zona por la que puede moverse más allá de su entorno habitual. Por norma general, son los médicos del psicotécnico los que las establecen tras cada prueba. En otras,

LOS DATOS

59.138

conductores cántabros tienen más de 65 años frente a los 43.383 que tienen menos de 30.

Restricciones por edad

El médico del psicotécnico puede decidir que la persona no conduzca por la noche, en autovías, sin compañía o lejos de su casa, aunque «no siempre se cumple».

Renovación del carné

Hasta los 65 años se renueva cada década. Posteriormente, se hace cada cinco años o menos si el médico así lo decide o si lo pide la familia o un agente».

LAS FRASES

Alberto Santamaría
Asoc. de Autoescuelas

«No están preparados para seguir al volante. El psicotécnico tendría que ser duro y de verdad. Ahora les miran la tensión y ya»

José Miguel Tolosa
Director regional de la DGT

«En las autovías y las rotondas tienen más problemas, pero es falso el sambenito de que infringen más»

TRÁFICO CORTÓ LA A-8 ANTES DEL ACCIDENTE

Casi el 100% de los accesos a autovías cuentan ya con señales 'antikamikaze'

A comienzos de 2018, justo después del accidente de Caviedes en el que murió un hombre que circulaba por la autovía en sentido contrario y los dos ocupantes del vehículo contra el que colisionó, la DGT en Cantabria solicitó una reunión con expertos para estudiar posibles medidas con las que evitar este tipo de episodios. La conclusión fue que el margen de maniobra era muy pequeño, más allá de completar la instalación de señales fluorescentes 'antikamikazes' en los accesos a autovías para alertar a los conductores en caso de despiste. Un año después, casi el 100% de los puntos cuentan ya con ele-

mentos de este tipo. «Seguimos haciendo cosas y trabajando, pero hay algunas cosas que por mucho que hagamos son imposibles de evitar», explica José Miguel Tolosa, responsable de la DGT en Cantabria, en relación al suceso del sábado en Hoznayo.

En este sentido, indica que la Guardia Civil llegó a cerrar la A-8 a la altura de Laredo para que los conductores no se toparan con el hombre que avanzaba en sentido contrario, pero el coche con el que impactó, desgraciadamente, había pasado antes. En estos casos, también se suele indicar el hecho en los letreros luminosos. Se actúa, por ejemplo, cuando hay animales sueltos en la vía como en diciembre de 2018 con una vaca en Quijas, aunque esto no evitó el choque. Esta vez todo ocurrió tan rápido que ni hubo tiempo de activar el protocolo.

lo hace Tráfico a petición de los familiares, de los agentes locales o de la Guardia Civil que sobre el terreno han comprobado que este individuo no puede salir a la carretera en determinadas circunstancias.

Esa es la teoría, pero «que se cumpla es otra cosa». Lo dice Alberto Santamaría, de la Asociación Cántabra de Autoescuelas. En su opinión, son muchos los mayores que no están preparados y siguen conduciendo.

«Muchos dicen que tienen capacidad para seguir porque nunca han tenido un accidente. Y es verdad, pero lo que no cuentan son los accidentes que casi provocan todos los días». No sólo pone en duda las capacidades físicas de algunos conductores de edades avanzadas, también recuerda que no tienen la formación adecuada y no se han reciclado: «Por ejemplo, ¿quién les ha enseñado a coger una rotonda? ¿O una turbo-

rotonda?». Considera que el verdadero problema es que el psicotécnico no cumple su función original. «Ahora miran la tensión y poco más. A partir de 65 años deberían enduquerlos para que sea una prueba médica de verdad», concluye.

Tipos de infracción

La Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) se centró en uno de sus últimos barómetros en

estos conductores, los más mayores, y detectó que seis de cada diez implicados en algún accidente había cometido una infracción. Entre las actitudes más peligrosas de quienes aún no han jubilado el carné detectadas por el informe de Fesvial destaca saltarse el stop (el 5,7% de los conductores de 75 a 84 años; el 6,3% de 85 a 99) o el paso de cebra (el 3,7% y el 4%, respectivamente). En este último tramo de edad es donde, pre-

cisamente, se producen los siniestros más graves, la mayoría protagonizados por hombres. Lo llamativo es que en los sucesos con mayores involucrados no se registran en las peores circunstancias para conducir pues se dan, sobre todo, con la calzada «seca y limpia», a plena luz del día y con condiciones climatológicas «favorables» en el 80% de los casos. «Y en mayor medida en las recetas», agrega el informe.

La FEMP aboga por prohibir los patinetes y las bicicletas en los espacios peatonales

Caballero, que preside el organismo, manifestó también su rechazo a que en Vigo rueden por las aceras ► La DGT trabaja en una normativa estatal

ALBERTO BLANCO

El alcalde, Abel Caballero, remarcó hace una semana su rechazo a que bicicletas y patinetes puedan circular por las aceras y ayer, fue la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y que él preside, la que hizo público un documento con recomendaciones sobre espacios públicos y modos de desplazamiento, entre las que se incluye la prohibición de circulación y estacionamiento de bicicletas y patinetes

eléctricos en espacios peatonales. La Federación entiende como espacios peatonales las aceras, los bulevares, paseos, parques, jardines, calles y zonas peatonales, donde "el peatón ha de tener la exclusividad" y donde, por tanto, ha de estar prohibido el aparcamiento de todo vehículo o elemento de transporte. Solo se permitirá la circulación de vehículos en el caso de que la persona que lo conduzca tenga movilidad reducida.

El documento establece una serie de excepciones para los Vehículos

de Movilidad Personal (VMP): podrán circular por los carriles de calzada a menos de 30 km/h; por plataformas únicas a 10 km/h; y por carriles bici si es a una velocidad entre 10 km/h y 20 km/h.

Ante la proliferación de los patinetes eléctricos, la DGT está trabajando en una normativa para regularlos. De hecho, el Concello de Vigo está pendiente de su publicación para tomar medidas. Algunos Ayuntamientos, como el de Barcelona o Madrid, ya lo han regulado.



K.B.

El "Ocean Nova" vuelve a Vigo desde la Antártida

El crucero de expedición *Ocean Nova* (en la imagen) realizó ayer una escala técnica para repostar 105.000 litros de gasoil, embarcar víveres y relevar tripulantes. Procedente de la Antártida, es la cuarta vez desde 2012 que este buque aprovecha su cambio de latitud hacia el Ártico para detenerse en Vigo por trabajos de puesta a punto incluso en varadero. Informa: **Fco. Díaz Guerrero**.

MOVILIDAD URBANA

El adelanto electoral aparca la regulación del patinete eléctrico

► También queda en el alero la bajada del límite de velocidad en las zonas urbanas

► El decreto ley está listo pero aún debe superar el periodo de consultas

EL PERIÓDICO
eparagon@elperiodico.com
MADRID

Los patinetes eléctricos seguirán circulando por las calles a expensas solo de lo que dictan las normativas municipales y una sucinta y poco clarificadora instrucción de la Dirección General de Tráfico (DGT) del 2016. El adelanto electoral imposibilitará que el Gobierno apruebe el decreto con el que quería poner orden ante la eclosión de los vehículos de movilidad personal. También queda en el alero la propuesta de la DGT de bajar el límite de velocidad de 50 a 30 kilómetros por hora en las calles de un único carril o de



NURIA SOLER

► Un joven sobre un patinete eléctrico, en el Paseo de la Independencia.

un carril por sentido de circulación. El real decreto con el que se pretendían regular estos aspectos ya está «listo», pero en estos momentos se encuentra en una fase de consulta por parte de órganos como el Consejo de Estado. Debido a este periodo de análisis, resulta imposible que el texto sea aprobado definitivamente antes de los comicios del 28 de

abril. Una de las características del nonato decreto ley es que establece una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora para los patinetes eléctricos de uso más común y de hasta 45 kilómetros por hora para aquellos que son de mayores dimensiones (con ruedas muy gruesas e incluso sillín en algún caso) y de potencia mucho más elevada que los ante-

riores. En ambos casos se preveía requerir una certificación expedida por un laboratorio oficial y, en los ciclos de mayor volumen, incluso una homologación y matriculación como en el caso de los ciclomotores. También se vetaba la circulación por las aceras.

TRES TOPES // En cuanto a la velocidad en vías urbanas, el real decreto quería modificar el Reglamento General de Circulación yendo más allá de los actuales y únicos 50 kilómetros por hora y fijando tres límites genéricos: 20 kilómetros por hora para las calles de plataforma única de calzada y acera, 30 kilómetros por hora para las de un único carril por sentido de circulación y 50 kilómetros por hora para las de dos o más carriles por sentido (en este último caso, 40 kilómetros por hora para los vehículos con mercancías peligrosas) y para las travesías. Los ayuntamientos puedan rebajar esos límites genéricos y subir el de 30 a 50 kilómetros por hora, para lo cual deben instalar la señalización correspondiente en el plazo máximo de seis meses tras la entrada en vigor del real decreto. ≡

Tráfico renuncia a bajar la velocidad urbana a 30km/h y regular los patinetes

original



Efe

El Gobierno de Pedro Sánchez tiene ya asumido que **no podrá bajar el límite de velocidad de 50 a 30 km/h en las calles** de un único carril o de un carril por sentido de circulación, que son la mayoría en las ciudades españolas, ni tampoco regular los patinetes ni obligar a los futuros conductores a ir ocho horas a clase en la autoescuela, **por falta de tiempo** debido al adelanto de las elecciones generales al próximo 28 de abril.

Una de las novedades en las que venía trabajando la Dirección General de Tráfico (DGT) en los últimos meses es un **real decreto sobre medidas urbanas** que actualmente se encuentra en una fase de consulta a órganos como el Consejo de Estado, entre otros.

Sin embargo, fuentes de la DGT indicaron a Servimedia que, a pesar de que **ese real decreto está «listo»**, el anticipo de los comicios generales al 28 de abril impide que concluya la recepción del veredicto de los órganos consultivos.

El real decreto, que supondría modificar el Reglamento General de Circulación, fija tres límites genéricos de velocidad en las vías urbanas (actualmente hay uno y es de 50 km/h): 20 km/h para las calles de plataforma única de calzada y acera, 30 km/h para las de **un único carril por sentido de circulación** y 50 km/h para las de dos o más carriles por sentido (en este último caso, 40 km/h para los vehículos con mercancías peligrosas) y para las travesías. Los carriles bus o reservados para taxis u otros usuarios no cuentan en estas limitaciones genéricas.

Petición de ayuntamientos

No obstante, el real decreto recalca que los ayuntamientos puedan rebajar esos límites genéricos y subir el de 30 a 50 km/h, para lo cual deben **instalar la señalización correspondiente** en el plazo máximo de seis meses tras la entrada en vigor del real decreto.

Tráfico recibió meses atrás cartas de los ayuntamientos de Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia y Zaragoza **pidiendo bajar el límite** a 30 km/h en las calles de sentido único o un carril por sentido, y que muchos de ellos han puesto en marcha esa medida.

El real decreto supondría que **incumplir los nuevos límites será considerado como infracción grave** o muy grave e implicará una sanción de una multa de 100 a 600 euros y la pérdida de hasta seis puntos en el carné, según la velocidad.

Lo más significativo es que los conductores pierden ahora puntos al circular **a partir de 71**

km/h en las calles de un único carril o de un carril por sentido, ya que el límite actual es de 50 km/h, pero con el real decreto lo harían ya con 51 km/h.

Así, circular por una calle con un carril por sentido supondría perder dos puntos si se va a entre 51 y 60 km/h, cuatro si se hace entre 61 y 70 km/h, y seis a partir de 71 km/h.

Por otro lado, el real decreto también propone cambiar el Reglamento General de Vehículos para regular los vehículos de movilidad personal (entre ellos los patinetes) con el fin de que **no puedan ir por las carreteras ni por las aceras**, su límite máximo sea de 25 km/h y necesiten de un certificado de circulación específico.

Fuentes de la DGT indicaron a Servimedia que **tampoco llegará al Consejo de Ministros** antes de las elecciones generales una reforma puntual del Reglamento General de Conductores para que las personas que quieran obtener cualquier permiso de conducir tengan que estar obligadas a recibir **ocho horas presenciales de formación** en la autoescuela, algo que Tráfico quería impulsar para evitar que los futuros conductores se saquen el carné haciendo test en casa o mediante cursos 'online'.

La OCU advierte fallos de seguridad en dos modelos de sillas de coche para niños

original



Los menores de estatura igual o inferior a 135 centímetros deben utilizar siempre sistemas de retención infantil.

rawpixel.com / Freepik

Los menores de estatura **igual o inferior a 135 centímetros** deben utilizar siempre [sistemas de retención infantil](#), así se establece en las directrices de la [Dirección General de Tráfico](#). No todas las sillas se adaptan bien a las necesidades de nuestros hijos, por eso, conviene investigar hasta dar con la adecuada para asegurar su seguridad.

La [Organización de Consumidores y Usuarios](#), ha detectado en su análisis anual de sillas de coches para niños que los modelos **Babystyle Oyster + Base Duofix Isize y Chicco Oasys i-Size + Base i-Size**, a pesar de estar homologados, obtienen **malos resultados** en las pruebas de choque.

El modelo Babystyle Oyster + Base Duofix Isize **no se comercializa en tiendas físicas en España**, aunque podría adquirirse a través de internet. Por su parte, la silla Chicco Oasys i-Size + Base i-Size, **sí se puede adquirir en tiendas** con un conjunto trio, en concreto con los conjuntos Chicco Trio Style Go Up y Trio Love up.

Durante la prueba de choque frontal, la silla Babystyle Oyster + Base Duofix Isize **se desprende de la base y sale proyectada hacia adelante**, lo que expone al niño a un riesgo de daños serios.

En el caso de la silla de coche para niños Chicco Oasys i-Size + Base i-Size, OCU ha advertido que, durante la prueba de choque frontal, **una de las hebillas que sujeta el arnés de la silla se rompe** y el dummy que simula al niño deja de estar sujeto por el arnés por lo que, en caso de accidente grave, los niños podrían sufrir daños importantes.

Ambas sillas **están homologadas** y son legales. Sin embargo, los análisis que la Organización de Consumidores realiza son aún más exigentes que los requeridos en la homologación de las pruebas de choque y estos dos modelos **no los han superado**.

La marca Chicco **ha reconocido el fallo** y se ha comprometido a **sustituir gratuitamente la pieza defectuosa** a todos los usuarios que cuenten con este modelo, comercializado desde el pasado 27 de septiembre de 2018. Para ello, deben ponerse en contacto con Chicco a través del teléfono 900 720 708 o mediante su página web.

Hasta que no se solucione el problema, la OCU recomienda a los usuarios que tengan alguno

de estos dos modelos de sillas de coche para niños que **dejen de utilizarlas**.

El 'teórico', en el centro joven

original



Alumnos de las autoescuelas riojabajeñas, a la espera de examinarse en el centro joven. / L.R.

Las **autoescuelas de Calahorra y su entorno**, así como las de la ribera de Navarra, ya cuentan con unas instalaciones públicas para la realización de los exámenes para la obtención del carné de conducir. Tal y como acordaron el **Ayuntamiento de Calahorra** y la **Dirección Provincial de Tráfico de La Rioja**, ayer lunes se convocaron las primeras pruebas teóricas en el centro joven municipal.

El Consistorio calagurritano ha cedido a la Jefatura Provincial de Tráfico una de las salas del edificio, en donde ayer se examinaron en torno a 40 personas. Los alumnos se distribuyeron en dos turnos para la ejecución de la prueba. El primero fue a las 8.30 horas y el segundo, a las 9.15 horas. Los exámenes tuvieron un tiempo de duración de treinta minutos.

Hasta la fecha, una amplia mayoría de autoescuelas de Calahorra y de su entorno (13 de un total de las 20 empresas del sector) estaban examinando a sus alumnos en el **centro oficial de la DGT en Logroño**, después de que en marzo del pasado año eligiesen esta opción de entre las dos planteadas por la **Jefatura Provincial de Tráfico** para examinar, ante la suspensión de las pruebas teóricas en Calahorra como consecuencia de la huelga de examinadores en el año 2017.

Por otro lado, el resto de centros consultados por Tráfico (un total de 7) eligieron la opción de continuar examinando en las instalaciones de **titularidad privada de Calahorra**, donde con anterioridad a la huelga se estaban realizando estos exámenes.

Las dos opciones entre las que tuvieron que elegir las autoescuelas se plantearon en una reunión en el mes de marzo del 2018 por parte de la **jefa provincial de Tráfico, Beatriz Zúñiga**, con la asociación del sector y empresas locales. Este encuentro fue convocado después de que una parte de los centros hubiese manifestado a la Jefatura su deseo de no realizar los exámenes en Calahorra en las condiciones que se hacían hasta la fecha, y que incluían el pago de una cuota por cada aspirante que se examinaba.

Finalmente y hasta la adecuación de las instalaciones municipales a las que ha retornado los exámenes, la **Jefatura permitió a las autoescuelas riojabajeñas examinar a sus alumnos en el centro autorizado de Calahorra** o en el de la DGT de la capital riojana.

Las pruebas de circulación continúan en Calahorra

A partir de ahora estos exámenes **se llevarán a cabo en las dependencias del centro joven** y las pruebas de circulación continuarán realizándose como hasta ahora en el casco urbano de Calahorra.

Expertos abogan por una mayor formación en nuevas tecnologías para reducir la siniestralidad vial

original

EUROPA PRESS

Auguran que los sistemas ADAS podrían salvar la vida de 25.000 personas en la UE en los próximos 15 años

MADRID, 8 Abr. (EUROPA PRESS) -

Expertos del ámbito de la Seguridad Vial apuestan por una mayor formación en el ámbito de las nuevas tecnologías para poder seguir reduciendo los accidentes en carretera.

Así lo han mostrado el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Álvaro Gómez Méndez; el director del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya, Juli Gendrau; y la directora de Tráfico del Gobierno Vasco, Sonia Díaz De Corcuera.

Los tres han participado en una mesa redonda sobre 'Las administraciones y los retos pendientes en seguridad vial y tecnología ¿Hacia dónde vamos?', durante la IV Jornada de Tecnología y Seguridad Vial, organizada por la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL) y Carglass, que se ha celebrado este lunes en Madrid. En ella también ha participado el Catedrático de Seguridad Vial y presidente de FESVIAL, Luis Montoro, que ha moderado el debate.

En su intervención, Díaz De Corcuera ha indicado que la tecnología y la innovación van "a una velocidad vertiginosa", pero la sensación que tiene, según ha dicho, es que las cifras de siniestralidad no acompañan este cambio, pese a ser "lo deseable".

"La visión 'cero' (fallecidos) es un objetivo, no debe ser una utopía; nos está costando llegar", ha comentado la directora de Tráfico del Gobierno Vasco, que ha calificado de "fracaso" el aumento de siniestralidad de los últimos años en España y, en general, en Europa.

"Como administración estamos muy atentos, implementamos nuevas herramientas y tenemos cierta esperanza de que la tecnología nos ayude a reducir la siniestralidad. Pero me gustaría que la velocidad de todos estos desarrollos tecnológicos se encontraran de una manera más coherente porque los resultados no terminan de llegar", ha insistido.

Por su parte, Juli Gendrau, que también ha reconocido que el "estancamiento" en las cifras de siniestralidad en carreteras es generalizado, subraya que en el caso de España "tampoco estamos tan mal", ya que pese a la 'congelación' de las cifras o ligeros aumentos, la movilidad sí ha recuperado los niveles precrisis.

En su opinión, la tecnología en Seguridad Vial sí juega un papel importante, pues en aquellas zonas donde hay radares de tramo, los accidentes con víctimas se han reducido un 70%, según ha comentado. "La tecnología ayuda y tiene que estar al servicio de los ciudadanos", sostiene Gendrau, que hace hincapié en que, ante el cambio de paradigma, habría que centrarse más en formación en movilidad, ya que recuerda que "hay una persona detrás utilizando la tecnología"

En la mesa redonda también ha participado el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Álvaro Gómez Méndez, quien se muestra confiado en que España consiga ser 'número 1' en Seguridad Vial en el mundo. Para ello, la Seguridad Vial ha de continuar siendo una "prioridad política", se ha de profundizar en medidas y continuar investigando en nuevas tecnologías.

Sobre esto último, considera que es importante trabajar en el medio y largo plazo en la renovación del parque automovilístico, en especial, en el de las furgonetas, que considera "la hermana pobre en materia tecnológica", ya que los resultados no son inmediatos.

SISTEMAS ADAS EN LA UE

Según ha asegurado Gómez Méndez, la DGT apoya la propuesta de la Comisión Europea para que el frenado autónomo de emergencia, el control inteligente de velocidad, o las cajas negras, sean obligatorios a partir de 2020.

De hecho, augura que si se aprueba el paquete de sistemas ADAS (sistemas de asistencia avanzada para el conductor) propuesto en la UE, "se podrían salvar 25.000 vidas en los próximos 15 años". Gómez Méndez se ha mostrado convencido de que la tecnología va a ser "clave" en las próximas décadas para lograr el objetivo de 0 fallecidos en el futuro.

Para Gendrau, estos sistemas deberían ser obligatorios porque lograrán reducir la siniestralidad de forma considerable. Por eso, es partidario de que se implementen en todos los vehículos, aunque para que estos sistemas funcionen también tiene que haber un buen comportamiento por parte del conductor.

Díaz De Corcuera ha añadido que incidiría en el "acceso igualitario de todas las personas a esos sistemas de seguridad" y que hace falta más formación y adaptación de la gente a la transformación de la movilidad que se está viviendo en la actualidad.



Vive la Moto Barcelona prevé cerrar su tercera edición con más de 35.000 visitantes

[original](#)

FIRA DE BARCELONA

BARCELONA, 8 Abr. (EUROPA PRESS) -

El certámen Vive la Moto Barcelona, celebrado en el recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona, ha celebrado su tercera edición que prevé cerrar con una cifra de visitas superior a las 35.000 personas, ha informado la organización en un comunicado este domingo.

Junto con la zona comercial, representada por 122 expositores y 400 marcas que han presentado más de 50 novedades, Vive la Moto ha puesto a disposición de los visitantes un programa de actividades, con cursos de formación y seguridad vial, pruebas dinámicas de vehículos, una zona de mototurismo, charlas y mesas redondas, simuladores de competición, exhibiciones a cargo de pilotos profesionales y una muestra de motos históricas.

La zona expositiva, que ha incluido a fabricantes de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos, y representantes de las industrias auxiliar y aftermarket, ha registrado un buen ritmo de contactos comerciales, así como una intensa participación en la zona de actividades.

También ha estado concurrida la zona de pruebas de motos, en colaboración con las marcas y el Servei Català del Trànsit, donde se han realizado más de 5.000 pruebas, incluyendo los recorridos exteriores y los tests por el circuito cerrado a los mandos de los últimos modelos con la asistencia de monitores profesionales.

Además, la nueva zona dedicada al mototurismo, con la presencia de agencias de viajes especializadas y una exposición de motos viajeras, junto con las charlas de los aventureros, han destacado entre los visitantes.

La exposición del Museu Moto Bassella ha contado con algunos de los ejemplares más emblemáticos de la marca Bultaco, y junto con los espacios de personalización habilitados por las marcas, han registrado una gran afluencia durante el certamen.

Vive la Moto Barcelona cuenta con el apoyo de Anesdor, la principal asociación del sector que agrupa a más del 95% del mercado, y está constituida por 53 empresas que comercializan más de 100 marcas, incluidos fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos, y representantes de las industrias de accesorios y equipamiento.

Tráfico no reducirá la velocidad urbana, ni regulará los patinetes ni obligará a ir 8 horas a la autoescuela

original



Tráfico renuncia a bajar la velocidad urbana, regular los patinetes /Gonzalo Pérez

El Gobierno de Pedro Sánchez tiene ya asumido que **no podrá bajar el límite de velocidad de 50 a 30 km/h en las calles de un único carril** o de un carril por sentido de circulación, que son la mayoría en las ciudades españolas, ni tampoco regular los patinetes ni obligar a los futuros conductores a ir ocho horas a clase en la autoescuela, por falta de tiempo debido al adelanto de las elecciones generales al próximo 28 de abril.

Una de las novedades en las que venía trabajando la Dirección General de Tráfico (DGT) en los últimos meses es un real decreto sobre medidas urbanas que actualmente **se encuentra en una fase de consulta a órganos como el Consejo de Estado**, entre otros.

Sin embargo, fuentes de la DGT indicaron a Servimedia que, a pesar de que ese real decreto está "listo", **el anticipo de los comicios generales al 28 de abril impide que concluya la recepción del veredicto de los órganos consultivos**.

El real decreto, que supondría modificar el Reglamento General de Circulación, fija tres límites genéricos de velocidad en las vías urbanas (actualmente hay uno y es de 50 km/h): 20 km/h para las calles de plataforma única de calzada y acera, 30 km/h para las de un único carril por sentido de circulación y 50 km/h para las de dos o más carriles por sentido (en este último caso, 40 km/h para los vehículos con mercancías peligrosas) y para las travesías. Los carriles bus o reservados para taxis u otros usuarios no cuentan en estas limitaciones genéricas.

No obstante, el real decreto recalca que los ayuntamientos puedan rebajar esos límites genéricos y subir el de 30 a 50 km/h, para lo cual deben instalar la señalización correspondiente en el plazo máximo de seis meses tras la entrada en vigor del real decreto.

Tráfico recibió meses atrás cartas de los ayuntamientos de **Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia y Zaragoza pidiendo bajar el límite a 30 km/h en las calles de sentido único o un carril por sentido, y que muchos de ellos han puesto en marcha esa medida**.

El real decreto supondría que incumplir los nuevos límites será considerado como infracción grave o muy grave e implicará una sanción de una multa de 100 a 600 euros y la pérdida de hasta seis puntos en el carné, según la velocidad.

Lo más significativo es que los conductores pierden ahora puntos al circular a partir de 71

km/h en las calles de un único carril o de un carril por sentido, ya que el límite actual es de 50 km/h, pero con el real decreto lo harían ya con 51 km/h.

Así, circular por una calle con un carril por sentido supondría perder dos puntos si se va a entre 51 y 60 km/h, cuatro si se hace entre 61 y 70 km/h, y seis a partir de 71 km/h.

Por otro lado, el real decreto también propone cambiar el Reglamento General de Vehículos para regular los vehículos de movilidad personal (entre ellos los patinetes) con el fin de que no puedan ir por las carreteras ni por las aceras, su límite máximo sea de 25 km/h y necesiten de un certificado de circulación específico.

Fuentes de la DGT indicaron a Servimedia que tampoco llegará al Consejo de Ministros antes de las elecciones generales una reforma puntual del Reglamento General de Conductores para que las personas que quieran obtener cualquier permiso de conducir tengan que estar obligadas a recibir ocho horas presenciales de formación en la autoescuela, algo que Tráfico quería impulsar para evitar que los futuros conductores se saquen el carné haciendo test en casa o mediante cursos 'online'.

La seguridad vial y las alternativas de movilidad sostenible, aliadas en la 5ª LPA Motown Sagulpa

original



La seguridad y la educación vial serán dos ejes fundamentales sobre los que pilotará la 5ª LPA Motown Sagulpa, la Feria de la Moto y la Movilidad Urbana Sostenible que regresará al Parque Santa Catalina los días 12, 13 y 14 de abril y que la pasada edición se cerró con la cifra de más de 40.000 visitantes consolidándose como el mayor evento de las dos ruedas de Canarias.

Con el objetivo de promover alternativas de movilidad sostenible y fomentar la seguridad y la responsabilidad vial, por primera vez la Feria ofrece un circuito para las personas que quieran probar la conducción de una moto con todas las garantías de seguridad. 'Tu primera experiencia en moto', que es como se llama la actividad, será impartida por profesores titulados de las autoescuelas De Fama y Solo Moto, una actividad para mayores de 18 años y de carácter gratuito.

A este circuito se sumarán las ya habituales jornadas de educación y seguridad vial para escolares con talleres, charlas y una visita guiada por el recinto ferial y en las que participarán más de 100 escolares de distintos centros educativos de la Isla.

La promoción del uso de la moto como alternativa de movilidad sostenible se sustenta en los datos que revelan que circular en moto reduce el tiempo en atascos, disminuye el tiempo de trayecto entre un 50 y un 75 por ciento, y produce bajas emisiones contaminantes reduciendo hasta el 50 por ciento el nivel de CO2 emitido respecto a otro tipo de vehículos, resalta el presidente de la Asociación de Empresarios de la Moto de Las Palmas Aemoto, Ignacio Delgado.

“A menor tiempo en carretera menor coste de gasolina y además la moto ocupa tres veces menos que los vehículos de cuatro ruedas y cinco menos aparcada”, añade.



Presentaciones, rutas y Premios

Bajo esta premisa regresa la Feria con los espacios expositivos de las grandes marcas de vehículos de 2 ruedas, accesorios, equipamientos y servicios que estarán ubicados en la carpa exterior y en el interior del edificio Miller, con las presentaciones de sus novedades tanto en los stands como en el escenario exterior de la feria, entre las que destaca la presentación de uno de los nuevos productos de KTM de la mano de la cantante Cristina Ramos acompañada por una coral el viernes 12 a las 20 horas.

Asimismo, Silence Urban Ecomobility Canarias presentará el sábado 13 a las 12 horas el primer motosharing de las Islas, una tendencia en alza que consiste en el alquiler de motos eléctricas por períodos cortos de tiempo, en esta ocasión en el escenario principal de la Feria.

Las motos y los colectivos moteros ambientarán la Feria con la Ruta Harley Davidson, la excursión de Grupos Moteros de Canarias o el Rallye fotográfico a través de un circuito por distintos lugares de Las Palmas de Gran Canaria con distintos puntos que fotografiar antes de llegar a la meta.

El escenario principal acogerá también la entrega de trofeos del Campeonato Social de Gran Canaria de Velocidad del Cabildo de Gran Canaria el viernes 12, con algunas de las motos ganadoras expuestas en la carpa exterior. Y el edificio Miller acogerá la espectacular exposición de motos clásicas cedidas por el Club de Motos Clásicas y Antiguas de Gran Canaria.

La Feria contará de nuevo con una oferta de actividades para los más pequeños con un circuito infantil de bicicletas y otro de motos eléctricas, y el circuito de karts a pedales en la Plaza de Canarias, y un espacio de encuentro para toda la familia con una amplia zona de descanso y área de restauración con food trucks. El concierto del grupo Los Salvapantallas en el escenario exterior despedirá el primer día de Feria a las 22 horas.

PONLE FRENO premia la labor de entidades y personas en materia de seguridad vial en una edición que ha batido récord de participación

redacción prnoticias • original



El Senado ha vuelto a acoger este viernes la **ceremonia anual de los Premios Ponle Freno**, la primera gran iniciativa de Responsabilidad Corporativa de Atresmedia, impulsada junto a Fundación AXA, que cumple ya once años de compromiso por la seguridad vial. Un movimiento intenso en acciones, en el que queda mucho camino por recorrer y mucho trabajo por hacer hasta dejar el contador de víctimas en 0, objetivo con el que nació esta plataforma de acción y por el que seguirá volcándose hasta conseguirlo.

En un emotivo y concurrido acto conducido por Matías Prats y al que han asistido, entre otras personalidades, el presidente del Senado, Pío García-Escudero; el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska; el director general de Tráfico, Pere Navarro; el director general de la Policía, Francisco Pardo Piqueras, el consejero delegado de Atresmedia, Silvio González Moreno; la consejera delegada de AXA y presidenta de Fundación AXA, Olga Sánchez, y el asesor general de Ponle Freno, Carlos Sainz, se han distinguido los mejores proyectos y a las personas que han destacado por su labor en esta materia en una edición que ha batido récord de participación con un 20% más de candidaturas presentadas respecto al año pasado.

Silvio González ha inaugurado la ceremonia de entrega señalando la “simbología y la formalidad que nos da esta casa”, el Senado, en representación de toda la sociedad y, además, porque Ponle Freno es una plataforma en la que todos los que conviven y cada uno de los que trabajan buscan reducir las víctimas por accidentes.

El consejero delegado de Atresmedia ha añadido que “desde nuestro grupo impulsamos distintas iniciativas en materia de acción social y éste es uno de los actos en los que más me gusta participar porque desde Ponle Freno intentamos reducir los accidentes de tráfico”, pero “no hay que bajar la guardia”, ha advertido. “Nosotros **seguiremos potenciando y poniendo todos los medios para que seamos capaces poco a poco de disminuir el número de accidentes**. Espero que esta ceremonia nos sirva para aprender y tomar más fuerza todavía para conseguir este objetivo social importantísimo”, ha finalizado González.

Después ha tomado la palabra la consejera delegada de AXA y presidenta de Fundación AXA, Olga Sánchez, quien ha manifestado que “no se me ocurre mejor ocasión para presentarme como presidenta de la Fundación AXA que en esta ceremonia de Ponle Freno, el acontecimiento más destacado de seguridad vial que se celebra en el año”, ha asegurado,

para añadir que “tenemos la suerte de trabajar de la mano de nuestro socio, Atresmedia, en una campaña que ya consideramos nuestra”, al tiempo que ha avanzado que el Centro de Estudios analizará este año el uso del móvil al volante o la movilidad en las ciudades.

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha señalado que **“en 2018 tuvimos 18 fallecidos menos en carretera y, en el primer trimestre de este año, 5 menos”**, un mínimo avance que no se puede considerar como cifra positiva, por lo que hay que seguir trabajando y para lo que “necesitamos abrir el debate sobre los accidentes y sus consecuencias y colocarlo en la Agenda Social”. “Nos preocupa la seguridad vial, porque los accidentes de tráfico siguen siendo un grave problema en nuestro país”, ha añadido Grande-Marlaska, al tiempo que ha añadido que “tenemos que tomar medidas que nos den credibilidad, movilizar a la sociedad civil, esto es una responsabilidad compartida y tenemos la suerte de tener una sociedad comprometida”.

“Sin los medios de comunicación es imposible el cambio de hábitos y comportamientos. Estos premios Ponle Freno son un gran ejemplo de lo que la sociedad puede hacer por la seguridad vial y sus ganadores una parte importante de la política de seguridad vial”, ha manifestado.

Finalmente, el presidente del Senado, Pío García-Escudero, ha cerrado el acto apelando a todos a “abrir el debate y tomar medidas, porque solucionarlo es una política de Estado, no partidista”. **“Ponle Freno ha ido creciendo hasta convertirse en el catalizador de un movimiento social participativo que sigue vivo y pujante. Cada día estamos más cerca de cruzar la meta de este desafío”**, ha concluido.

Seguiremos Informando...

