

• Revista de Prensa •
Del 18/04/2019 al 22/04/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	20/04/2019	Esquire	Ácaros, polen, polvo, bacterias ¿Cómo lavo el coche para minimizar las alergias?	Digital
---	------------	---------	--	---------

SECTOR

2	22/04/2019	Diario Menorca, 4	Más de 300 personas esperan para el examen práctico del carné de conducir	Escrita
3	22/04/2019	La Nueva Cronica, 19	Adelantar por la derecha	Escrita
4	20/04/2019	Las Provincias La Marina, 11	Los vecinos afirman que la ordenanza de Movilidad eleva el riesgo de accidente	Escrita
5	18/04/2019	El Economista Suplemento, 90	VII EDICIÓN DE LOS PREMIOS MOVILIDAD SOSTENIBLE	Escrita
6	18/04/2019	Las Provincias Valencia, 4-5	Así circularán las bicicletas en Valencia	Escrita
7	18/04/2019	El Periódico de Aragón, 15	La ordenanza de patinetes se pospone una semana	Escrita
8	18/04/2019	Diario Córdoba, 48	La DGT estrena ocho drones para vigilar el tráfico en Semana Santa	Escrita
9	18/04/2019	Diario de Arousa, 13	Una caravana por la seguridad vial enseñará buenos hábitos a los niños en la Praza dos Barcos	Escrita
10	18/04/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 29	Los talleres de educación vial llegarán a más de un millar de alumnos en 2019	Escrita
11	21/04/2019	Diario Siglo XXI	Los accidentes de tráfico, la enfermedad que mata más niños que la tuberculosis	Digital
12	20/04/2019	rtvcyl.es	El futuro de las autoescuelas digitales peligra	Digital
13	20/04/2019	Cadena Ser	La espera media para examinarse del práctico de conducir es de 48 días	Digital
14	19/04/2019	La Vanguardia	Cómo recuperar los puntos del carné de conducir	Digital
15	19/04/2019	motoralicante.com	Limitador de velocidad será obligatorio en los coches nuevos a partir de 2022	Digital
16	18/04/2019	España 1 - La Voz de Asturias	¿Dónde están las «L» en Asturias? Cada vez menos jóvenes se sacan el carnet de conducir	Digital
17	18/04/2019	Leonoticias.com	León es la provincia con más puntos negros en carretera de la comunidad autónoma	Digital

Ácaros, polen, polvo, bacterias ¿Cómo lavo el coche para minimizar las alergias?

Redacción Car & Driver • [original](#)

Según un informe de la Confederación Nacional de Autoescuelas las alergias son las responsables de entre un 2 y un 5% de los siniestros con víctimas. Asimismo, 23 millones de españoles padecen algún tipo de alergia, una cifra que en 2020 podría alcanzar al 50% de la población. Ante esta situación resulta básico mantener el coche limpio tal y como recomiendan desde Istobal empresa especializada en sistemas de lavado de vehículos.

De hecho, síntomas de la alergia como estornudos o picor en los ojos pueden disminuir la capacidad de reacción del conductor. Por ello, es importante el lavado interior y exterior del vehículo para disminuir sus efectos y no comprometer una buena visibilidad al volante.

Para realizar una correcta limpieza del automóvil, en Istobal aconsejan acometer en primer lugar la limpieza interior. Sacudir y aspirar las alfombrillas, además de utilizar las máquinas lavalfombrillas, es fundamental para prevenir la aparición de bacterias en el coche. Cabe recordar que estos equipos pueden incluir un producto químico higienizante antibacterias.

A continuación, es necesario vaciar el coche de objetos personales para poder aspirar a conciencia todo el interior y utilizar sopladores para sacar toda partícula de cualquier rincón. Para una limpieza en profundidad, será necesario desplazar los asientos para acceder a la suciedad que se deposita debajo y reclinarlos para aspirar los restos y polvo que se queda entre el asiento y el respaldo.

La falta de higiene en la tapicería aumenta los síntomas de las alergias

Si los textiles no tienen una buena higiene, los síntomas de las alergias también pueden acrecentarse. Por ello, es aconsejable la limpieza regular de la tapicería con productos adecuados que actúen en profundidad sin dañar la superficie. Para esta operación se recomienda el uso de espumas secas que penetren entre los hilos del tejido, haciendo aflorar la suciedad, a lo que se añade que contienen una protección antiestática para proteger la superficie, haciendo más duradera la limpieza. Basta con aplicar el producto directamente sobre la tapicería y frotar con la ayuda de un cepillo limpio hasta generar una espuma generosa. Posteriormente, se debe aclarar con un paño o esponja humedecidos y aspirar para retirar todos los restos posibles. A continuación, se deberá dejar secar.

Para las tapicerías de cuero natural o sintético, se pulveriza el producto sobre la superficie a tratar y se frota con un paño seco hasta que la superficie alcance el brillo deseado.

La limpieza del habitáculo también debe incluir el lavado interior de ventanas, lunas y retrovisor con limpiacristales, mientras que para la guantera, salpicadero y todos los elementos de plástico se aconseja el uso de productos antiadherentes que evitan que el polvo se pegue a la superficie y prolongan la limpieza. Asimismo, es fundamental limpiar los filtros del habitáculo con aire a presión y se recomienda su sustitución una vez al año o cada 15.000 km.

Por último, la limpieza exterior de los automóviles con programas adecuados en centros de lavado, puentes o túneles específicos que eliminan la presencia de polen, resina, insectos y deposiciones de aves contribuirán a mantener el coche en óptimas condiciones. Desde Istobal recuerdan, además, la importancia de eliminar cuanto antes estos restos por su alto poder corrosivo que deteriora la pintura, afecta al propio tono de color y provoca una pérdida de brillo. De hecho, se trata de una edición limitada a 1.948 unidades –año en el que se vendió el primer Porsche– y los pedidos se pueden realizar a partir del próximo 7 de mayo. El precio se estima en unos 200.000 euros.



TEMA DEL DÍA



ATASCO EN TRÁFICO

Más de 300 personas esperan para el examen práctico del carné de conducir

► La llegada de conductores de Mallorca ha elevado la demora para la prueba en Menorca hasta el **mes y medio** y presentarán un tope de cuatro a la semana por instructor

Fela Saborit

La Asociación de Autoescuelas de Menorca ha acordado dar prioridad a los alumnos menorquines a la hora de presentar solicitudes de exámenes prácticos de conducir a Tráfico, así como fijar un cupo de cuatro nuevos conductores por semana y formador. Con estas medidas pretenden descongestionar las pruebas, que tienen una lista de espera de más de 300 personas en Menorca -309 exactamente, según los últimos datos de la Jefatura Provincial de Tráfico-, y una demora media de 48 días, cuando hace medio año los matriculados aguardaban entre 3 y 5 días y solo superaban la semana en momentos puntuales.

El tapón en la cola para examinarse del carné de conducir se genera a partir del pasado febrero, coinciden en señalar los gerentes de autoescuelas de Maó y Ciutadella. Las bajas de examinadores en Mallorca han retrasado los tests y motivado que matriculados en la isla vecina opten por venir a Menorca a realizar las pruebas. Pero aquí un solo examinador fijo cubre la demanda de toda la Isla, con apoyo los viernes de otro compañero de Palma, y no da abasto, con el consiguiente perjuicio para los usuarios menorquines; los empresarios de las autoescuelas temen que la situación empeore con la llegada del verano, ya que tradicionalmente es la época del año en la que más trabajo tienen: terminan los alumnos de Secundaria y regresan los estudiantes que están fuera de la Isla y quieren aprovechar las vacaciones para sacarse el carné de conducir.

Por este motivo la asociación decidió recientemente dar prioridad a los matriculados de la Isla y fijar el cupo para la presentación de conductores para que vayan mejor preparados a las pruebas. «Esa contención es positiva, ahora muchos van y aprueban a la cuarta o a la quinta, con el coste que eso supone,



Un alumno en prácticas conduce y atiende las instrucciones del profesor en el interior de un vehículo de una autoescuela. Foto: ARCHIVO

creemos que es mejor dedicarlo a dar más clases prácticas y que no haya tanta presentación a examen, así se descongestionan las pruebas y hay más garantías de aprobar», señala Damià Díaz, gerente de la Autoescuela Díaz de Ciutadella.

Cabe recordar que aunque el examen teórico se puede hacer por libre, el práctico debe tramitarse de forma obligatoria a través de las autoescuelas.

Medidas

La situación ha empezado a mejorar sensiblemente «con la ayuda de los examinadores de Palma por las tardes», explica Tóbal Mercadal de la Autoescuela Xuquí. Aunque no está confirmado de forma oficial, lo deducen por la agenda para las pruebas, las autoescuelas también confían en que en mayo Tráfico pondrá un refuerzo de examinadores en Menorca.

«Vienen con el coche y programan las pruebas aquí»

► Algunas autoescuelas mallorquinas tienen oficina en la Isla para transferir matriculados

F.S.

Casi 5.000 personas matriculadas en las autoescuelas de Mallorca, Eivissa y Menorca están a la espera de hacer los exámenes prácticos para obtener el carné de conducir, el retraso acumulado en las Islas es de 48 días de media. La demora llegó a ser de tres meses y medio pero se redujo con la incorporación de cinco nuevos examinadores a Tráfico a comienzos de año y la realización de pruebas por las tardes.

Este es el motivo del desplazamiento a Menorca, donde la espera era menor que en Mallor-

ca, de particulares que no querían esperar tanto tiempo y veían la posibilidad -más factible ahora con el mayor descuento de residente en los billetes-, de pasar el práctico en la isla vecina. Pero no solo han llegado conductores noveles por su cuenta, sino que también algún negocio se ha instalado aquí para poder trasvasar alumnos de una isla a otra, comentan los representantes de las autoescuelas menorquinas.

«Hace un año que una autoescuela de Mallorca abrió en Ciutadella, es una oficina, no una academia, cumple todos los

requisitos legales, pero no dan clases», explica un empresario del sector, «lo que hacen es venir con el coche y cuatro alumnos de Mallorca y programan sus exámenes prácticos aquí, es una manera de salvar el problema», admite, pero su efecto ya lo notan los matriculados menorquines.

La Jefatura Provincial de Tráfico asegura que actualmente dispone de trece examinadores en Mallorca, además de dos coordinadores, mientras que en Eivissa cuenta con dos examinadores y en Menorca con uno. A ellos habría que sumar un 'examinador itinerante' en Eivissa y otro en Mallorca. El número medio diario de profesionales que dirigen y puntúan las pruebas prácticas necesarias para obtener el carné de conducir es de entre 15 y 17, según Tráfico. Las cifras coinciden con las que maneja la patronal de autoescuelas que, no obstante, cree que serían precisos más examinadores para agilizar la concesión de licencias para nuevos conductores.

Adelantar por la derecha

PEDRO J. ABAJO



Si con el título de esta columna he captado su atención porque cree que le voy a contar cosas sobre el Reglamento General de Circulación y recordarle cómo se deben realizar determinadas maniobras cuando uno va al volante, lamento decirle que se equivoca. No tengo vocación alguna de profesor de autoescuela ni interés por entrar en la Guardia Civil y prestar servicio en la Agrupación de Tráfico a la que, dicho sea de paso, debemos agradecerle que nuestras carreteras no sean como la jungla por muchos salvajes sueltos que anden circulando por ellas.

A poco que me vaya conociendo, y si tiene en cuenta que la próxima semana cuando volvamos a citarnos en este espacio ya se habrán contado los votos, en-

tenderá que venga a hablarle de política y me refiera a datos como el que ayer publicaba este nuestro periódico donde se asegura que Vox adelanta por la derecha al resto de partidos y podría llevarse el cuarto diputado en León. Sondeos, estadísticas, interpretaciones y encuestas pero al fin y al cabo un dibujo aproximado de lo que puede suceder el domingo por muy cocinados que estén los informes, así que tomen nota los que van a vivir los próximos años de ser diputado, senador, asesor o cualquier otra cosa derivada del color del Gobierno.

Que en las encuestas mucha gente miente más que habla no es ninguna novedad. Pero el ejemplo de Andalucía está ahí y creo que a estas alturas a nadie le sorprende que el Partido Popular vaya a

perder votos por la izquierda, por el centro y por la derecha; sobre todo por la derecha heredada de Alianza Popular a la que no ha sabido mantener y, como es lógico, busca refugio en otras siglas. Lo mismo que le ocurrió al PSOE hace unos años cuando no supo gobernar para una amplia mayoría de izquierdas que votaba socialista y dejó de hacerlo porque otros concretaron mejor sus mensajes.

Después de las últimas elecciones andaluzas y de las de hace unos años en Reino Unido con las que las encuestas no dieron ni una, ni usted ni yo sabemos qué va a pasar el domingo. Lo que sí es notable es la preocupación de quienes tuvieron en sus manos cambiar la ley electoral para que el reparto siguiera siendo cosa de dos y no lo hicieron.

Los vecinos afirman que la ordenanza de Movilidad eleva el riesgo de accidente

La federación lamenta que se rechacen las alegaciones contra el paso de bicicletas y patinetes eléctricos por las calles peatonales

:: P. MORENO

VALENCIA. La aprobación de la ordenanza de Movilidad, que será definitiva la próxima semana, provocó ayer las críticas de la Federación de Vecinos, al entender que algunos artículos de la futura normativa suponen un riesgo de aumento de accidentes de tráfico.

«Creemos que se pueden dar problemas de convivencia tanto entre ciclistas y usuarios de patinetes con viandantes como entre los dos primeros y el resto de vehículos motorizados, puesto que no se han admitido las alegaciones presentadas por esta Federación en las que pedíamos que en calles y plazas peatonales bajaran del vehículo y fueran caminando junto a los viandantes».

El estudio de las 25 alegaciones presentadas por la entidad ha dado un resultado pobre en cuanto a las estimaciones. De los tres artículos que se modificarán por peticiones vecinales, en dos casos se trata de correcciones parciales y el tercero,

simplemente incluir que los vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos) deban llevar freno por obligación.

«Tampoco se ha estimado la obligación de que siempre que exista un carril bici sea obligatorio circular por ese espacio», añadieron, para insistir en que «debían haber tratado a los patinetes de forma unificada en cuanto a velocidades y resto de obligaciones puesto que es casi imposible diferenciar a simple vista los de tipo A y los de tipo B. Por lo que a la Policía Local le será complicado controlar a estos usuarios».

La diferencia se produce por las dimensiones y peso del patinete. En el primer caso, el casco no es obligatorio, mientras que en el segundo, los usuarios no podrán circular por calles peatonales. Esto es lo que deben dilucidar los agentes apenas en un segundo, cuando vean pasar estos vehículos eléctricos.

La aprobación de la ordenanza también provocó las reacciones de la oposición municipal. El portavoz municipal de Ciudadanos, Fernando Giner, dijo que tras las elecciones del 26 de mayo y un gobierno de esta formación, «modificaremos sustancialmente la ordenanza de Movilidad para garantizar la seguridad de peatones, ciclistas, motoristas y automovilistas».

El edil señaló que tras el proceso de alegaciones, el alcalde Ribó se obstina en «mantener todos los aspectos peligrosos de la ordenanza, como que los ciclistas puedan circular en contradirección o saltarse los semáforos contraviniendo el Reglamento de Circulación. Ha convertido en opcional el registro de bicicletas, permitirá ir por la calzada en tramos con carril bici e incluso por algunos carriles reservados para la EMT y Taxi», esto último sobre los considerados con sobreesfuerzo. «Aspiramos a una ciudad cómoda y abierta mientras la ordenanza de Movilidad conduce a la ciudad hacia la inseguridad y el atasco».

Giner: «Modificaremos la ordenanza para garantizar la seguridad de todos los usuarios»

Català: «Revisaremos todas las decisiones tomadas en movilidad los últimos cuatro años»



Carril ciclista en la avenida del Puerto, ayer. :: J. MONZO

Giner dijo por último que muchos «aspectos de la ordenanza van en contra de las alegaciones de la Policía Local de manera que Ribó ha impuesto de nuevo a la bicicleta en el centro de la movilidad a costa de reducir la seguridad a todas las opciones para moverse».

Por su parte, la candidata del Partido Popular a la alcaldía, María José Català, declaró ayer que creará una Dirección General dentro del Ayuntamiento formada por altos funcionarios, técnicos y expertos en movilidad que «analicen todas las decisiones que se han tomado en los últimos cuatro años».

Català explicó que muchas de las decisiones sobre movilidad que ha adoptado el tripartito no han contado con informes de la Policía Local y Bomberos, lo que «ha provocado incomodidades, y lo más grave no han mejorado la seguridad de los peatones». El análisis de las decisiones tomadas por el tripartito por parte de una Dirección General de técnicos y expertos, señaló, «es fundamental para incrementar la seguridad del peatón y evitar los fatales accidentes que se ha producido en avenidas como la del Oeste, que no descartamos cambiar, después de los cambios en la circulación».

GALARDONES

VII EDICIÓN DE LOS PREMIOS MOVILIDAD SOSTENIBLE

Estos premios tienen como objetivo poner en valor las iniciativas más destacadas que estén se estén llevando para su impulso en las ciudades españolas

ELECONOMISTA

La Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible junto con el Club de Excelencia en Sostenibilidad y el apoyo de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica, convocan la *VII edición de los Premios a la mejor práctica en Movilidad Sostenible*. Estos

premios tienen como objetivo poner en valor las iniciativas más destacadas que estén llevando a cabo grandes empresas, pymes/emprendedores y Administraciones Públicas para el impulso y desarrollo de la movilidad sostenible en las ciudades españolas. Los Premios reconocerán los proyectos en fase de desarrollo -parcial o total- que tengan lugar en el territorio español -con independencia de que su alcance sea local o nacional-, que presenten resultados verificables -totales o parciales- y que hayan tenido en cuenta el concepto de sostenibilidad en su triple vertiente: económica, medioambiental y social.



ISTOCK

Además, se mantiene la categoría que pretende reconocer los trabajos de final de carrera o máster de mujeres universitarias, relacionados con la movilidad sostenible como concepto global, aportando soluciones tecnológicas de producto y proceso, diseños innovadores, estudios teóricos y/o experimentales, análisis de tendencias, modelos de negocio, reducción de impacto ambiental y sonoro, mejora eficiencia energética, nuevas fuentes de energía, optimización logística, conectividad, vehículo autónomo, soluciones de seguridad vial, propuestas urbanísticas que faciliten la movilidad sostenible.

Así circularán las bicicletas en Valencia

El Ayuntamiento aprueba la nueva ordenanza, que cambiará la movilidad de ciclistas y patinetes

PACO MORENO



✉ fmoreno@lasprovincias.es

La normativa sale adelante con escasas modificaciones de calado sobre los planes iniciales del gobierno municipal

VALENCIA. La Mesa de la Movilidad ha celebrado al menos 30 reuniones donde han participado 80 entidades, como destacó ayer el alcalde de Valencia, Joan Ribó, en una sesión en el hemicycle, aunque esa actividad ha tenido poco eco en la ordenanza de Movilidad, donde las principales reivindicaciones de la Federación de Vecinos e incluso algún servicio municipal tan destacado como la Policía Local no han sido tenidas en cuenta. Así, la normativa aprobada en la comisión de Desarrollo Urbano y que irá al pleno la próxima semana nace con luces y sombras, en lo que supone en la práctica una nueva manera de circular en el cap i casal. La parte principal de las novedades se sitúa en el título tercero, referido a las bicicletas, monopatinés y vehículos de movilidad personal. Estos son algunos de los principales cambios respecto a la normativa vigente.

Seguridad

El seguro de responsabilidad civil no será obligatorio

Era una de las alegaciones más destacadas que se habían presentado por varias entidades las últimas semanas. El debate de que ciclistas y usuarios de patinetes eléctricos deban tener una póliza de seguro obligatoria no se ha incluido finalmente en la ordenanza, para figurar como una mera recomendación.

Robos

El registro de vehículos se queda en una opción

Otra de las peticiones que han caído en saco roto ha sido la creación de un registro de bicicletas en el Ayuntamiento, donde conste la marca, modelo y número de bastidor. La identificación se consideraba útil

en las alegaciones para el caso de robos, accidente de tráfico o incluso estacionamiento indebido. La redacción del artículo queda como una mera posibilidad a falta de desarrollo por el Consistorio.

Planta viaria

Los ciclistas no tendrán que ir por los carriles reservados

Una de las novedades sobre la situación actual es que los ciclistas no tendrán la obligación de circular por los carriles reservados. En la misma calle podrán ir por la calzada, dado que el uso de la primera infraestructura se queda como una mera recomendación. La diferencia es la velocidad máxima permitida. Con el resto del tráfico el tope se sitúa en 45 kilómetros por hora, mientras que en un itinerario reservado a ciclistas se queda en 20 por hora.

Calzadas 30

Tráfico en ambos sentidos en calles de sólo un carril

Será una de las principales sorpresas para los conductores. En las ciclocalles o las vías de sentido único con velocidad limitada a 30 por hora, los ciclistas podrán circular en los dos sentidos. De esta manera se acortan los itinerarios con estos vehículos, aunque es una de las novedades más cuestionadas debido al riesgo de accidente por colisión.

Semáforos

Preferencia sobre el resto para saltarse el disco en rojo

Hasta tres artículos están dedicados a regular la manera que tendrán los

La Mesa de Movilidad dio cuenta ayer del documento, que debe pasar por el pleno

Entre las principales incorporaciones, se habla de preferencias ciclistas en los cruces



Dos ciclistas observan un mapa en la plaza de la Virgen. :: J. MONZO

ciclistas de gestionar los cruces semaforicos y de peatonales. Así, en las calzadas donde no existan pasos específicos para bicicletas, los usuarios podrán utilizar los pasos peatonales, adaptando su velocidad a la de los viandantes y dejando un metro de distancia al menos. Tendrán preferencia en el cruce sobre los vehículos a motor. En el caso de un semáforo en rojo, podrán saltarlo para acceder a un carril bici adyacente o una calle peatonal. Por último, podrán girar a la derecha cuando el resto del tráfico esté parado siempre que esté señalizado.

Paso por los jardines

Limitaciones en los parques, el paseo marítimo y El Saler

En los parques y jardines públicos, así como en el paseo marítimo, las bicicletas sólo podrán circular por los carriles bici existentes, o en su defecto por los paseos pavimentados donde esté expresamente permitido el paso, así como en vías segregadas del tráfico de más de tres metros de anchura señalizadas como senda ciclable, con una velocidad inferior a diez kilómetros por hora. Los requisitos cambiarán en la Divesa de El Saler al estar condicionado por la normativa que rige el parque de la Albufera.

Conflicto a la vista

Permiso en los carriles de la EMT-Taxi con sobreancho

Se acabó la reserva de espacio en el carril de transporte público para la EMT y los taxistas. Con la aprobación de la nueva ordenanza, los ciclistas tendrán permiso de circulación por este espacio siempre que el Ayuntamiento considere que tiene sobreancho y lo señalice de esa manera. El primer ejemplo será los carriles bici de la Gran Vía Fernando el Católico. En todos los casos tendrán que ir por la derecha del resto de vehículos, lo que no evita el riesgo cuando se produzca algún aparcamiento junto a la acera.

Estacionamiento

Legal en todo el mobiliario urbano salvo en los árboles

Uno de los debates abiertos con la actual ordenanza fue la prohibición de atar las bicicletas a las farolas, con el argumento de que dañaban la pintura de los báculos. Ahora se pasa a la parte contraria, es decir, vale todo tipo de mobiliario urbano para candar estos vehículos y sólo existe la excepción del arbolado. El tope de tiempo serán 72 horas y a partir de ese plazo podrán ser retiradas por los agentes de la Policía Local como un vehículo abandonado.

Accesorios

Las piezas reflectantes se quedan a criterio del usuario

La ordenanza actual establece como obligatorio llevar un elemento reflectante, aunque sólo sea una cinta en el brazo. También en las bicicletas, en los radios de las ruedas o el perfil de los pedales. Todo eso pasará a partir de la aprobación de la normativa en una mera recomendación, salvo cuando llegue por las vías interurbanas. No se habla nada por supuesto de la incorporación de un casco, lo que se ha planteado varias veces por parte de Tráfico.

Pasajeros

Dudas sobre el número de personas en una bicicleta

La normativa actual señala que un ciclista puede llevar sólo un pasajero. Es más, la Policía Local multa aquellos vehículos ocupados por dos menores en la parte trasera y en un asiento habilitado sobre la barra, entre el sillín y el manillar. La ordenanza recién aprobada no especifica esa circunstancia, sino que detalla que deben estar homologados y certificados, así como que no podrán sobresalir un metro desde el eje longitudinal del vehículo. De esta manera, se abre la opción de poder llevar a dos menores.

Jueves 18.04.19
LAS PROVINCIAS

VALENCIA | 5



El PP critica que se ignoren peticiones de la Policía Local

:: M. GUADALAJARA

VALENCIA. La candidata del Partido Popular a la alcaldía de Valencia, María José Català, criticó ante la aprobación de la ordenanza en el pleno la próxima semana que «sigue sin incluir artículos que ha recomendado la Policía Local, como que las bicicletas y los VMP no puedan circular en sentido contrario en determinadas calles, que no puedan ir por la calzada cuando exista un carril bici o la prohibición del transporte de personas incluso menores en remolques».

Català rechazó que la normativa no tendrá una «restricción para que bicicletas y patinetes no puedan circular por las zonas pe-

tonales, tal y como pidió el grupo popular en sus alegaciones y como también demandan desde la Federación de Vecinos».

La Mesa de la Movilidad dio cuenta de la ordenanza en un acto donde el responsable de la Confederación de Vecinos, Xavier García, planteó el cierre al tráfico del centro. «Habrá que aportar ideas para que la ciudad siga viva y funcionando, es un reto para el próximo mandato».

Juan Vicente Agut, de la Confederación de Personas con Discapacidad, Cocemfe, reclamó más atención para el peatón. «Hemos echado en falta una comisión respecto a los peatones que no se ha puesto en marcha», dijo.



Un ciclista ignora la señal en Blanquerías. :: D. TORRES

Permisos y prohibiciones Las calles peatonales seguirán permitidas

La Federación de Asociaciones de Vecinos planteó la prohibición total de la circulación de bicicletas en las calles peatonales, lo que no ha sido tenido en cuenta por el gobierno municipal. La restricción total seguirá en las aceras, donde los ciclistas tendrán que desmontar, mientras que en las primeras se concede con una serie de limitaciones, como el respeto a los viandantes, la distancia con las fachadas y la señalización adecuada que se colocará.

El alquiler de vehículos en la calle se regula por primera vez con una autorización obligatoria

La Federación de Vecinos ha logrado incluir algunos cambios, pero todos menores

Patinetes eléctricos Timbre y casco no serán necesarios para la normativa

La gran novedad en la ordenanza de Movilidad es todo lo referente a los patinetes eléctricos. El artículo 42 establece que los usuarios de los del tipo A, más ligeros, no deberán llevar casco de manera obligatoria, como tampoco timbre. Sí que llevarán freno. La normativa se limita a recomendar que por la noche se lleve una pieza reflectante, además de las luces delantera y trasera. Los de tipo B, más pesados, sí que deberán ser pilotados con casco.

Circulación

Los pequeños, igual que las bicis menos por la calzada

Los patinetes eléctricos circularán «preferentemente» por una serie de calles que detalla la ordenanza. La inclusión de esa palabra es lo que llena de dudas este apartado, aunque después precisa hasta seis situaciones diferentes, donde cambian las velocidades máximas y los requisitos de coexistencia con el resto de vehículos y los viandantes. Carriles bici, ciclocalles, carriles 30, calles residenciales y peatonales son algunas por las que se permitirá.

Vehículos de alquiler

Necesitarán un seguro y todos requerirán permiso

La normativa que se aprobará este mes fija también las condiciones para el alquiler de vehículos de movilidad personal sin conductor ni base fija. En todos los casos necesitarán una autorización demanial, bien de manera directa o conseguida tras un concurso público. El seguro de responsabilidad civil en estos patinetes será obligatorio. Por lo que respecta a los grupos de ciclistas, normalmente turistas, el tope se sitúa en 15 personas.



NURIA SOLER

►► Un joven circula en patinete por el paseo Independencia.

La ordenanza de patinetes se pospone una semana

► La norma no se aprobó finalmente ayer por no cumplir con los plazos legales

J. H. P.
 jheras@aragon.elperiodico.com
 ZARAGOZA

La ordenanza municipal de patinetes de Zaragoza no fue finalmente aprobada ayer en la comisión de Urbanismo, como estaba previsto que ocurriera. Todos los grupos acordaron posponer la validación de la norma, sobre la que existe un amplio consenso, a la reunión extraordinaria de este órgano que se celebrará el próximo jueves 25 de abril. El motivo de este aplazamiento es que no se cumplieran los plazos legales necesarios, según explicó el consejero del ramo, Pablo Muñoz.

No existen por tanto motivos de fondo que hagan peligrar que se dé el visto bueno a esta ordenanza, que cuenta con un amplio respaldo de los grupos municipales. Zaragoza se sumará así al listado de ciudades que han decidido aprobar una ordenanza específica para regular la circulación de los patinetes por las calles, y lo hará a un mes de las elecciones.

Solo el PSOE y Ciudadanos han presentado votos particulares que el Gobierno de Zaragoza en Común (ZeC) piensa aceptar para incorporar al documento que se someterá a votación dentro de una semana. La posibilidad de que sea aprobada por unanimidad sigue en el aire porque el PP todavía no ha decidido su voto.

ACERAS PROHIBIDAS // El texto de norma, ya conocido, consta de ocho artículos, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones fi-

nales que traslada al papel la instrucción transitoria del 2016 de la Dirección General de Tráfico (DGT), que establece que los patinetes deben circular por carriles bici y calzadas con limitación a 30 kilómetros por hora, prohíbe ir por las aceras y en el aparcamiento los equipara a las bicis a los del tipo A, los más habituales, y a las motos los de más potencia, el B. A este respecto, el PSOE ha pedido excluir los carriles bus del cómputo de vías de una calzada y crear un grupo de trabajo y una evaluación anual de la norma. Cs ha propuesto exigir la «homologación pertinente» para el transporte de pasajeros y mercancías.

La comisión de Urbanismo sí aprobó ayer la ordenanza de escena urbana, que unifica los criterios estéticos de la ciudad como los toldos, rotulaciones y mobiliario urbano. =



EFE / CHEMA MOYA

►► Un agente de la Guardia Civil de Tráfico maneja un dron en una demostración sobre el funcionamiento del aparato en las carreteras.

LAS GRABACIONES NO SERÁN UTILIZADAS AÚN PARA IMPONER MULTAS

La DGT estrena ocho drones para vigilar el tráfico en Semana Santa

Transmitirán imágenes del estado de la circulación y de cualquier accidente

Detectarán infracciones como usar el teléfono móvil o no ajustarse el cinturón

EFE
 cordoba1@elperiodico.es
 MADRID

Los ocho drones de la Dirección General de Tráfico (DGT) han comenzado ya a estar plenamente operativos por vez primera para vigilar todas las carreteras españolas, principalmente las convencionales, y transmitir imágenes al centro de gestión de este organismo, coincidiendo con la operación de Semana Santa.

Responsables de la DGT presentaron ayer el funcionamiento de estos aparatos y su capacidad para grabar a grandes distancias y transmitir imágenes del estado de la circulación de las carreteras, cualquier tipo de incidencias como accidentes y toda clase de infracciones incluidas el uso del móvil al volante y la no utilización del cinturón de seguridad.

De momento los drones serán utilizados para la regulación del tráfico y para solventar incidencias y aunque vigilarán las posibles infracciones sus grabaciones aún no serán utilizadas para imponer infracciones hasta que no culminen trámites pendientes a

tal efecto, si bien la DGT espera que sea próximamente.

La subdirectora adjunta de Circulación de la DGT, Ana Isabel Blanco, explicó que «los drones aparecen como un complemento importante de las labores que prestan las patrullas de helicópteros». Añadió que «hay que tener en cuenta que la cobertura de la red de carreteras en España es muy extensa, 160.000 kilómetros, y estos dispositivos darán una gran versatilidad en el control y la monitorización» del tráfico. «Están terminándose de transmitir todos los aspectos a efectos técnicos para que pueda realizarse la denuncia con este tipo de dispositivos y creo que tendremos, próximamente, noticias al respecto», agregó Blanco.

La subdirectora destacó que en esta operación de Semana Santa se hará ya «un uso extensivo y práctico» en toda España de los drones de los que dispone la DGT de tal forma que las imágenes que transmitan al centro de gestión de tráfico permitan la implementación de estrategias. Puso como ejemplo que «van a dar información de puntos conflictivos

vos en los que no estén instaladas cámaras fijas».

Por su parte, el jefe de la Unidad de Medios Aéreos de la DGT, Rubén López Segovia, explicó que estos drones se utilizarán sobre todo en las carreteras convencionales y en los tramos en los que exista concentración de accidentes. Añadió que los drones «son un complemento a los helicópteros y tal vez en función de la evolución de la tecnología se puedan convertir en sustitutos o alternativa».

«Inicialmente vamos a destinarlos al control y a la gestión del tráfico y en sucesivas fases de desarrollo los introduciremos como plataforma de detección de infracciones», precisó. Rubén López aclaró que estos drones van a vigilar las carreteras «con la mayor de las discreciones posibles» e indicó que pueden alcanzar una altura de hasta 120 metros. «Gracias a la potente óptica que embarcan estos sistemas se puede detectar el interior del vehículo perfectamente», indicó López Segovia al ser preguntado si graban bien el uso del móvil y del cinturón de seguridad. ▬

cifras

9,1 MILLONES DE DESPLAZAMIENTOS

◉ La DGT aplicará hasta el lunes el dispositivo especial para la segunda fase de la operación de Semana Santa, periodo en el que prevé que se realicen 9,1 millones de desplazamientos en las carreteras españolas.

◉ La operación de este año cuenta con 9.200 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, 400 más que la del año pasado. Además Tráfico cuenta con 724 puntos de control de velocidad, 62 radares de tramo, 557 radares móviles, diez helicópteros, ocho drones y 264 vehículos camuflados.

◉ En la Semana Santa del año pasado 31 personas fallecieron y otras 159 resultaron gravemente heridas.

Una caravana por la seguridad vial enseñará buenos hábitos a los niños en la Praza dos Barcos

REDACCIÓN SANXENXO

La Fundación Mapfre, en colaboración con el Ayuntamiento, celebrará del 22 al 26 la Caravana de la Seguridad Vial en Sanxenxo; una actividad gratuita con clases teóricas y prácticas en la que los niños aprenderán a comportarse de forma responsable y segura como peatones, viajeros y conductores de bicicletas, informaron fuentes municipales.

La Caravana permanecerá en la Praza dos Barcos, durante cinco días y en horario de 9:30 a 14 horas (para los centros escolares) y

de 16:30 a 18:30 horas (para el resto del público). Durante la actividad, expertos en la materia transmitirán a niños de 8 a 12 años de edad la importancia de usar los sistemas de retención infantil, abrocharse correctamente el cinturón, utilizar el casco ciclista y establecer contacto visual con los conductores al cruzar la vía como peatones, "comportamientos clave para adaptarse a los nuevos modelos de movilidad, especialmente en el ámbito urbano, y no sufrir un siniestro de tráfico".

Además, los escolares participantes aprenderán, "la importancia del respeto a los demás, la

prudencia, el diálogo y la empatía, valores fundamentales que contribuyen a evitar los siniestros de tráfico y sus secuelas".

El programa de la fundación también cuenta con el llamado "Rincón de Prevención"; un espacio que permitirá a los escolares identificar situaciones de riesgo en el hogar, el colegio y otros espacios públicos y aprender por qué se produce el fuego y qué hacer en caso de incendio.

Para el Concello de Sanxenxo la educación vial es muy importante y prueba de ellos son iniciativas propias entre las que destaca el Poli Paco. ●

VALDEPEÑAS

Los talleres de educación vial llegarán a más de un millar de alumnos en 2019

LA TRIBUNA / VALDEPEÑAS

Los talleres de educación vial que imparte la Policía Local llegarán este año a más de 1.000 alumnos de diferentes cursos de Primaria y Secundaria de los centros educativos de la localidad y de la comarca, así como a jóvenes de diferentes entidades que durante las próximas semanas recibirán clases teóricas y prácticas en la pista del parque Amapola.

«Lo que estamos viendo durante este tiempo es que los talleres se están consolidando y los centros ya los contemplan dentro de su programación anual, cosa que agradecemos también a los docentes, que sean cons-

cientes de que la educación vial es algo que hay que enseñar desde pequeños», declaró la concejala de Seguridad Ciudadana y Tráfico, Ana Rosa Ruiz.

Indicó que muchos centros educativos ya trabajan la educación vial, ya sea través de material que facilita el Ayuntamiento o la propia DGT, mediante «cuentos o actividades lúdicas para que los niños puedan adquirir hábitos de seguridad vial que puede implantar de cara al futuro».

La pista cuenta, con una superficie de 4.000 metros cuadrados, cuenta con rotondas, 74 señales verticales, 20 horizontales y un puente elevado y paso subterráneo.



Prácticas en la pista de educación vial, en imagen de archivo. / LT

Los accidentes de tráfico, la 'enfermedad' que mata más niños que la tuberculosis

@DiarioSigloXXI • original



[Ampliar la imagen](#)

MADRID, 21 (EUROPA PRESS)

Las nuevas tecnologías y la movilidad sostenible centran actualmente el debate en el ámbito de la Seguridad Vial, pero hay una realidad que sigue siendo trágica: la siniestralidad en carretera. Actualmente pierden la vida en accidentes de tráfico cerca de 1,4 millones de personas en todo el mundo, y miles de víctimas son niños.

Los accidentes de tráfico son ya la octava causa de mortalidad en el mundo, aunque eso sí, la primera que no es una enfermedad. No obstante, se sitúa en los primeros puestos en el grupo de edad más bajo.

Las enfermedades diarreicas, las enfermedades respiratorias y la meningitis son los únicos 'asesinos' que acaban con más vidas que los coches entre los niños de 5 a 9 años. Pero los vehículos suben al tercer puesto cuando las víctimas tienen entre 10 y 14 años, situándose solo por detrás del SIDA y de las enfermedades diarreicas. Más alarmante es entre los 15 a 17 años, pues escala hasta convertirse en la primera causa de muerte. Y es que los vehículos matan más que la tuberculosis y la malaria.

Según datos de la OMS, unos 186.300 menores de 18 años mueren al año en todo el mundo por culpa de los siniestros viales. O lo que es lo mismo, más de 510 muertes al día o una cada 3 minutos. Pero no afecta del mismo modo en unos países que en otros.

"En países de renta baja y media se concentran el 92% de las muertes por accidentes de tráfico", alerta en declaraciones a Europa Press Gwenaelle Lansaman, coordinadora de 'Rights of Way' de Unicef y Abertis, proyecto que trabaja para prevenir los accidentes de tráfico en niños a escala mundial. Además, en los países pobres ocurren el 95% de accidentes de tráfico con víctimas niños.

De hecho, el ratio (muertes por 100.000 habitantes) de mortalidad actual en todo el mundo y de todas las edades es del 27,5 en países pobres, un riesgo más de 3 veces mayor que en los países ricos, donde el ratio está en el 8,3.

Otra de las diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo es el tipo de usuario. En Europa, por ejemplo, las principales muertes de niños son viajeros de un vehículo, mientras que en Latinoamérica o África la mayor parte de niños que fallecen por un siniestro vial son peatones.

Para el portavoz de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI), Antonio Lucas, estas diferencias se deben al poco acceso que tiene la población de países pobres a buenos vehículos, pero también a la falta de infraestructuras y la ausencia de todo un sistema en torno a la Seguridad Vial que, por el contrario, sí existe, por ejemplo, en los países occidentales.

"Es un problema que va a ir a más y el no acceso a mejores vehículos hace que la accidentalidad aumente", advierte Lucas, que precisa que este problema se acentúa en países de Latinoamérica, por ejemplo, donde "se ve cómo cuatro niños van en una sola moto". "La solución es complicada, porque es la única manera que tienen, en muchos casos, de ir al colegio, hay que promover un acceso igualitario a los vehículos", incide.

En los últimos años, ha aumentado el número de fallecidos por accidentes viales en el mundo. De hecho, la OMS alerta de que la cifra global podría triplicarse hasta los 3,6 millones de fallecidos al año para el 2030. No obstante, las tasas de mortalidad en relación con el tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años, pues se han logrado avances en áreas importantes como la legislación, las normas de los vehículos y la mejora del acceso a la atención posterior al accidente.

"Sin embargo, este progreso no se ha producido a un ritmo lo suficientemente rápido como para compensar el aumento de la población y la rápida motorización del transporte en muchas partes del mundo", explican a Europa Press fuentes de Unicef. "Y si aumentan los accidentes de tráfico, existe el riesgo de que aumenten cuando hay un niño involucrado", resume Lucas.

REPÚBLICA DOMINICANA, JAMAICA Y FILIPINAS

La AESVI, asociación impulsada por el RACE que nació en junio de 2017 para actuar en la prevención de las lesiones infantiles como consecuencia de un accidente de tráfico, ha estado trabajando en República Dominicana, "uno de los países con mayor siniestralidad en el mundo", según apunta Lucas. Con una población de menos de 11 millones de habitantes, mueren al año más de 3.000 personas. Su tasa de mortalidad vial es de 34,6 muertes por 100.000 habitantes.

Desde la entidad, colaboran con el Gobierno dominicano para que se tome conciencia sobre el uso de Sistemas de Retención Infantiles (SRI), las también denominadas 'sillitas'. "En Latinoamérica se está discutiendo sobre su uso, mientras que en España se debate sobre cuál es su uso correcto; en República Dominicana no se han hecho los deberes", comenta Lucas.

En otros países de ingresos bajos y/o medios, la situación es similar. Tal y como asegura Lansaman, desde Unicef y Abertis inciden en la importancia de que exista una regulación sobre Seguridad Vial y una mayor concienciación sobre esta cuestión. El proyecto trabaja en Jamaica y Filipinas, países donde la siniestralidad vial "es de especial relevancia" y donde "el comportamiento del peatón conlleva muchos riesgos". Ambos países tienen tasas de mortalidad elevadas: 13,6 y 12,3, respectivamente.

"En Jamaica, trabajamos en las propias escuelas haciendo zonas seguras, poniendo pasos de cebra y señalización alrededor de la escuela, y promoviendo educación en el propio centro y con clubes de estudiantes donde pueden los niños recibir información y proponer cosas sobre Seguridad Vial", explica Lansaman. En el ámbito institucional, trabajan en la realización de campañas masivas de comunicación para toda la población.

En este país, el 30% de los muertos por el tráfico son peatones, y de este porcentaje, un tercio son menores de 14 años. Además, un número significativo de niños sufrió lesiones de por vida como resultado de los más de 70.000 accidentes de tráfico que se produjeron en la última década a una proximidad de 100 metros de zonas escolares.

En Filipinas, Unicef y Abertis realizan un trabajo similar a nivel educativo, pero también se está intentando incluir la Seguridad Vial en las legislaciones actuales, incorporando "el prisma de la infancia". En este país, las lesiones consecuencia de un accidente de tráfico ocupan el noveno lugar entre las principales causas de enfermedad entre los niños de 5 a 14 años.

Y EN ESPAÑA, ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN?

Con una tasa de 3,9 muertos por 100.000 habitantes, España es uno de los países con menos siniestralidad vial del mundo. De las 1.830 personas que perdieron la vida en el último año, 35 fueron menores de edad. En toda Europa, fallecen al año unos 700 niños por accidentes de tránsito.

Según expone Lucas, las causas de mortalidad vial infantil difieren según el nivel de

Medio	Diario Siglo XXI	Fecha	21/04/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	2266	V. CPM	63 EUR (71 USD)
Pág. vistas	8219	V. Publicitario	301 EUR (340 USD)

<http://www.diariosigloxxi.com/texto-ep/mostrar/20190421132756/accidentes-trafico-enfermedad-mata-ninos-tuberculosis>

desarrollo del país. En España, de los 35 niños que murieron en 2018, cinco no llevaban ningún sistema de seguridad en el momento del accidente. Aunque el experto considera que en Europa generalmente "se ha superado el mensaje de que los niños tienen que ir con SRI" (los porcentajes de uso oscilan entre el 95% y el 92% en España), considera "preocupante" que, a día de hoy, aún haya niños que no los utilicen.

A su juicio, "en España aún queda mucho recorrido" y la solución para revertir este problema pasa por buscar una homologación más exigente y en promover la complementariedad entre los diferentes sistemas de seguridad (como el cinturón), además de mejorar la formación al usuario y a vendedores de 'sillitas', así como mejorar la I+D+i en seguridad vial infantil.

Las 'sillitas' podrían reducir un 60% las muertes de niños en todo el mundo, pero menos de la mitad de los países (84) cuenta con una ley sobre este sistema. De estos 84 países, solo la normativa de 33 países son consideradas buenas, según la OMS. España se encuentra entre ellos, pero no la República Dominicana, Jamaica ni Filipinas.

El futuro de las autoescuelas digitales peligra

original

- La DGT trabaja en un proyecto de ley que obliga a 8 horas de formación presencial.

Casi un 10 por ciento de las personas que aprueban el examen teórico del carnet de conducir lo consiguen en 'autoescuelas digitales'. **La ventaja es que se hace de forma telemática: desde el móvil o la Tablet**, y con una flexibilidad absoluta de horarios. Sin embargo, ahora su futuro peligra. La DGT quiere implantar una formación presencial obligatoria que solo podría impartirse en las autoescuelas tradicionales.

Olaf se sacó el teórico del carnet de conducir: desde el móvil. Se apuntó a una autoescuela online después de pasar por una convencional. Mediante textos, animaciones y vídeos como éste, pudo preparar el examen sin ir a clase y en poco tiempo.

Y así se gestiona este nuevo concepto: en una oficina y con ordenadores desde los que se programan las plataformas. Es un formato en crecimiento, pero aún minoritario. Las autoescuelas digitales se enfrentan ahora a un problema legal. **La DGT trabaja en un proyecto de ley que obliga a 8 horas de formación presencial.**

Comentarios

0 comentarios

Haz tu comentario

*Nombre *Email Web

- Los comentarios reflejan las opiniones de los lectores, no de rtvcyl.es
- No se aceptarán comentarios que puedan ser considerados difamatorios, injuriantes o contrarios a las leyes españolas.
- No se aceptarán comentarios con contenido racista, sexista, homófobo o que puedan interpretarse como un ataque hacia cualquier colectivo o minoría por su nacionalidad, el sexo, la religión, la edad o cualquier tipo de discapacidad física o mental.
- Los comentarios no podrán incluir amenazas, insultos, ni ataques personales a otros participantes.
- rtvcyl.es se reserva el derecho a eliminar cualquier comentario considerado fuera de tema.



La espera media para examinarse del práctico de conducir es de 48 días

Juan Antonio Bauzá • [original](#)



FLICKR

Casi 5.000 personas matriculadas en las autoescuelas de las Islas están a la espera de examinarse para obtener el carné de conducir, que acumulan un retraso de 48 días. Un tiempo de espera que puede incrementarse de nuevo hasta los 4 meses si no aumenta la plantilla de examinadores. La patronal de autoescuelas pide 5 o 6 trabajadores más en Balears.

En los meses de julio y agosto, con el final de la Secundaria y la Universidad, se incrementa la demanda de exámenes de alumnos de autoescuelas que aprovechan las vacaciones para sacarse el carné.

Según datos de Jefatura Provincial de Tráfico, los 4.250 alumnos matriculados actualmente en Mallorca tienen a día de hoy una espera máxima de 49 días. En Ibiza, hay 400 personas esperando 37 días; y en Menorca hay 300 estudiantes que tendrán que examinarse dentro de 47 días.

La vicepresidencia de la Asociación Balear de Autoescuelas, Joana Ribas, explica que la incorporación de cinco nuevos examinadores a Tráfico a principios de año y la realización de pruebas por las tardes han permitido reducir la demora, que llegó a ser de tres meses y medio. Una situación que podría repetirse de nuevo en los próximos meses.

La Jefatura Provincial asegura que actualmente hay 16 examinadores en Balears, además de dos coordinadores y un examinador itinerante en Ibiza y otro en Mallorca. Ribas exige que Tráfico incremente el número de examinadores para agilizar la concesión de licencias para nuevos conductores.

Cómo recuperar los puntos del carné de conducir

Redacción • original

En el caso de perder varios o todos los puntos, hay varias formas de recuperarlos

 Durante el año 2006 entró en vigor el sistema actual de carnet por puntos (tommaso79 / Getty Images/iStockphoto)

Todos recordamos con cierto orgullo el día en que **aprobamos el carné de conducir**. Una mezcla de alegría y nervios para poner en práctica todo lo que aprendimos en la autoescuela, pero esta vez sin otros pedales que frenen por nosotros. Las ganas de comerte la carretera combinadas con la falta de experiencia de la que a veces uno no es plenamente consciente pueden llevarte a cometer infracciones, que en el peor de los casos, pueden desencadenar en accidentes.

Tenemos que remontarnos al año 2006 cuando entró en vigor el sistema actual de **carnet por puntos**. A partir de ese momento, los conductores noveles empezarían con un saldo de 8 puntos, que se verían aumentados a 12 si en los siguientes tres años no cometen infracciones. El máximo de puntos a disponer son 15 en el caso de estar 6 años más sin cometer ninguna infracción. Según el Race, en 2016 las **principales infracciones** que motivaron más pérdidas de puntos fueron el exceso de velocidad, no llevar puesto el cinturón, el uso del teléfono móvil y el consumo de alcohol.

 Los conductores noveles empiezan con un saldo de 8 puntos, que se verá aumentado a 12 si en los siguientes tres años no cometen infracciones (BrianAJackson / Getty)

En el caso de perder varios o todos los puntos, hay distintas **formas de recuperarlos**. Estos son los trámites que debes realizar según la Dirección General de Tráfico.

Si no has perdido todos los puntos

Si aún no has perdido todos los puntos, hay dos posibilidades. Por un lado, puedes realizar un **curso de sensibilización y reeducación vial** de doce horas de duración. Éste ofrece la oportunidad de cursarlo una vez cada dos años, o cada año en el caso de los conductores profesionales. Pero, atención, solo se podrán recuperar un máximo de seis puntos.

Por otro lado, existe la opción de dejar **transcurrir dos años** sin ser sancionado en vía administrativa. Es decir, sin que nos hayan retirado ningún punto. En ese caso, podrán recuperar la totalidad del crédito inicial de puntos. Sin embargo, si la pérdida de algún punto es por infracción muy grave, deberá esperarse 3 años para recuperarlos.

 En el caso de perder varios o todos los puntos, hay distintas formas de recuperarlos (kaarsten / Getty)

Si has perdido todos los puntos

Si recibes la notificación de pérdida total de puntos, se te anula la autorización administrativa que te permite conducir, por lo que deberás obtener un nuevo permiso. Lo primero que tendrás que hacer es realizar un **curso de sensibilización y reeducación vial** de veinticuatro horas de duración y que podrá realizarse durante los seis meses de pérdida del carné, 3 meses en el caso de conductores profesionales. Una vez transcurrido ese plazo de tiempo deberá superar una **prueba teórica** sobre los contenidos del curso. Para hacerlo es necesario pedir cita para examen en la Jefatura provincial de Tráfico. El permiso que se obtendrá tendrá un saldo de 8 puntos.

Limitador de velocidad será obligatorio en los coches nuevos a partir de 2022

original



Los coches nuevos que se vendan en la Unión Europea a partir de mayo de 2022 deberán llevar instalado un limitador de velocidad inteligente, dispositivo que se extenderá al conjunto del parque móvil de la UE en 2024 y con el que se pretende reducir la mortalidad vial en un 20 %. El Parlamento Europeo ha dado luz verde por 578 votos a favor, 30 en contra y 25 abstenciones a la normativa del limitador de velocidad, que prevé la inclusión en los futuros vehículos ligeros del llamado Asistente Inteligente de Velocidad (ISA, por sus siglas en inglés), uno de los 30 nuevos sistemas para reducir los accidentes de tráfico en coches, furgonetas, autobuses y camiones.

El vehículo, a través de cámaras que detectan las señales, mapas y datos extraídos del GPS, informará al conductor de la velocidad máxima a la que debería de circular en función de las circunstancias de la vía. No obstante, será el conductor quien tomará la última decisión y, además, podrá desactivar el dispositivo cuando quiera. El conductor tendrá también que encender cada vez que arranque el vehículo el limitador de velocidad, cuyo uso no será obligatorio.

Se trata de un primer paso para que los conductores vayan acostumbrándose a esta nueva tecnología mientras se van perfeccionando esos dispositivos, aún con un margen de error de en torno al 10 %.

La Dirección General de Tráfico (DGT) española ya había propuesto el año pasado que el limitador de velocidad pasara a ser obligatorio en los vehículos, según la lógica de que la velocidad es "el punto estratégico" de la seguridad vial: a mayor velocidad se producen más accidentes y de mayor gravedad.

¿Dónde están las «L» en Asturias? Cada vez menos jóvenes se sacan el carnet de conducir

Carolina García • original

Si a un joven de hoy en día le dan la oportunidad de elegir entre un móvil de última generación o sacar el carnet de conducir ¿saben lo que escogería? Mientras que hace años lo habitual era alcanzar la mayoría de edad y aprovechar el verano para apuntarse a la autoescuela, ahora cada vez son menos los jóvenes de entre 18 a 20 años que lo hacen. Basta con consultar los datos de la **DGT** (Dirección General de Tráfico) para hacerse una idea de cómo ha cambiado. **Mientras en 2007 obtuvieron el carnet 325.000 jóvenes, diez años después la cifra descendió hasta los 195.000. Una sangría de la que Asturias no se salva.**

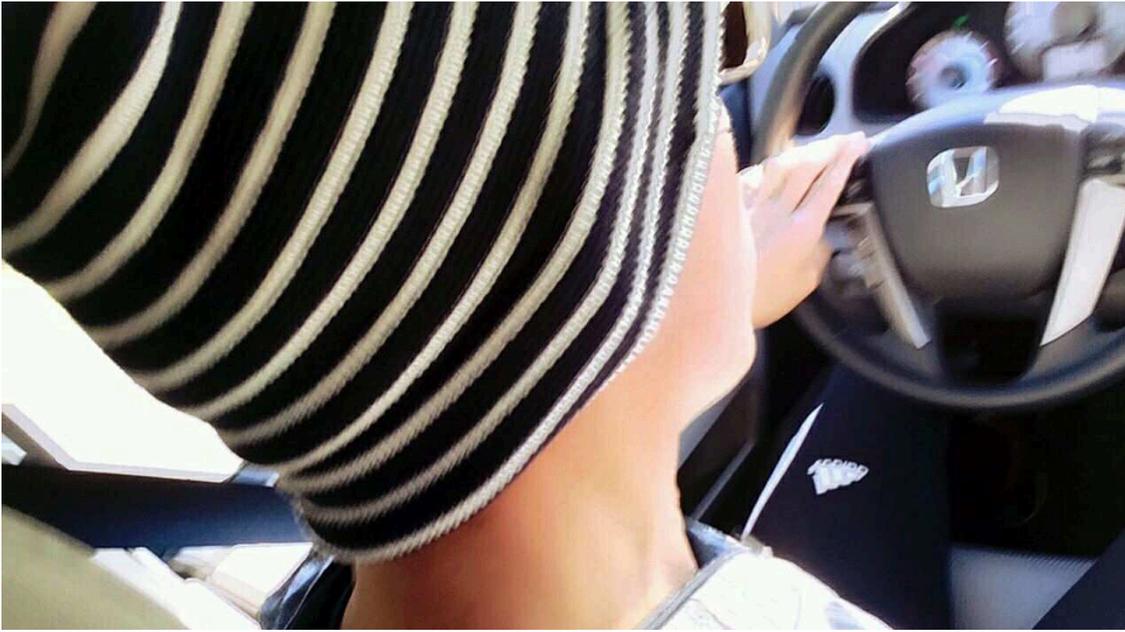
¿Qué ha sucedido en esa década? Ha sido un cúmulo de factores. Lo explica el presidente de la Unión Empresarial de Autoescuelas de Asturias, **Rubén Castro**. «Es un tema social que ha afectado por igual a todo el país. Sacar el carnet de conducir a esa edad ya no es prioritario», matiza. Entre otras cosas, la mejora de la red de **transporte** público en Asturias no hace que sea imprescindible para, por ejemplo, acudir en coche a la **universidad**. «En mi época si vivías fuera de **Oviedo** era muy complicado, hoy en día ese problema se ha minimizado», señala. Además, se añade el que cada vez hay menos jóvenes que acceden a su primer puesto de trabajo a esa edad. «Se ha retrasado y por eso entre los 18 a los 20 años ya no es prioritario», argumenta.

La pérdida de poder económico de clase media ha sido determinante. «En esa tesitura, con sueldos más bajos, si hay que decidir entre pagar la matrícula de la universidad o pagar el carnet, las familias lo tienen claro». Y es que, se suma el hecho de que «muchos jóvenes saben que pese a que saquen el permiso de conducir no van a tener un coche propio».

Un ejemplo actual y menos frecuente

Por eso, **casos como el de Carla Martínez, que aprovechó que estaba preparando la prueba de acceso a la universidad, para apuntarse a la autoescuela en Mieres, hay cada vez menos.** «Siempre tuvimos claro que debía sacar el carnet y así ya lo tenía para cuando lo necesitara. Eso sí, si ya una vez que lo tuviera no le gustaba conducir, siempre le hemos dicho que no pasaba nada», explica su madre, Encarnación González.

Si la caída de las matrículas ha sido una constante en la última década en las autoescuelas asturianas, **de la temporada alta que suponía el periodo desde que se presentaban a la selectividad hasta que el joven comenzaba la universidad, no queda rastro.** «Desde hace cuatro o cinco años hemos perdido lo que para nosotros era la temporada alta», lamenta Castro. Entre otras cosas, además de todos los factores sociales y económicos, se suma el cambio de los planes de estudios. «Los estudiantes acaban más tarde y el periodo de exámenes no es el mismo tampoco», concluye.



León es la provincia con más puntos negros en carretera de la comunidad autónoma

original



Gráfico

Uno de los puntos negros de la comunidad. / ICAL

La red principal de carreteras de Castilla y León presenta nueve tramos de concentración de accidentes (TCA), tres en vías dependientes del Ministerio de Fomento, donde en el conjunto de España están identificados 136 tramos peligrosos, y el resto en carreteras de competencia autonómica.

León, con cuatro tramos, es la provincia con más 'puntos negros' por delante de Salamanca, con dos, mientras que en Valladolid, Ávila y Palencia se localizan uno en cada caso. Burgos, Zamora, Soria y Segovia están limpias de tramos peligrosos.

La catalogación como TCA se produce cuando el número de siniestros registrados en un tramo no superior a los tres kilómetros de longitud, alertan de que el nivel de riesgo es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes.

Esto ocurre siempre que a lo largo de los tres últimos años se hayan registrado en ellos más de cinco accidentes con víctimas, en el caso de carreteras convencionales, o más de diez accidentes con víctimas en los pertenecientes a carreteras de gran capacidad.

La rotonda de E.Leclerc, en el kilómetro 91 de la circunvalación SA-20, en Salamanca; el cruce de la N-403 con la AV-502 a la altura de los Toros de Guisando, en Ávila, y **la zona de la Copona, en N-630 (León)**, son los tres 'puntos negros' de la Red Estatal de Carreteras en la Comunidad que encuentran entre los 136 tramos de concentración de accidentes (TCA) reconocidos por el Ministerio de Fomento.

En el caso de la rotonda de E.Leclerc, Tráfico lleva varios años implementando medidas en este punto negro que han paliado ligeramente los accidentes como la colocación de bandas sonoras o de un avisador de velocidad. Aún así, el Ministerio de Fomento, a través de una respuesta parlamentaria al grupo Ciudadanos el pasado mes de septiembre, confirmó que va a iniciar «a la mayor brevedad un estudio de posibles alternativas para una futura remodelación del diseño actual del nudo».

Por su parte, en el cruce de los Toros de Guisando, en el límite de Ávila con la Comunidad de Madrid, se sigue esperando el cumplimiento del compromiso que hizo en marzo de 2017 en Ávila el entonces director general de Tráfico, Gregorio Serrano, cuando anunció la instalación

de los denominados 'cruces inteligentes en la confluencia de la N-403 con la carretera local AV-502, una de las vías más conflictivas de la provincia abulense.

Desde la Jefatura Provincial de Tráfico de Ávila, se ha confirmado que se continúa trabajando en la implementación de esta medida junto con el Ministerio de Fomento, titular de la vía y con cuya autorización hay que contar.

Mientras tanto, en el tramo de la Cozona, entre los puntos kilométricos 137,6 y 138,2 de la N-630, además de reforzarse la señalización, tanto horizontal como vertical, entre la que destaca la instalación de paneles luminosos advirtiendo de la limitación de circular por este tramo a 80 kilómetros por hora, desde la **Dirección General de Tráfico (DGT)** se ha solicitado a la Demarcación de Carreteras la instalación de un radar de tramo.

En este punto se mantiene dentro de los tramos peligrosos, a pesar de que en 2011 el Ministerio de Fomento llevara a cabo la construcción de una rotonda en el cruce de la N-630 con la carretera a Carbajal de la Legua, en la que invirtió cerca de 300.000 euros.

En el caso de las carreteras de titularidad autonómica, el tramo con mayor siniestralidad se sitúa en Palencia, en la carretera CL-627, entre Cervera de Pisuerga y San Salvador de Cantamuda, a la altura del mirador de las Matas. En Valladolid, el 'punto negro' se sitúa en la carretera de Renedo, (VA-140), a la altura de la rotonda con la ronda VA-30, mientras que en Salamanca se encuentra en la SA-300, a la altura de las rotondas de acceso a la A-62-

El resto se encuentran en la provincia de León: en la CL-622, a la altura de Santovenia de la Valduncilla; entre los kilómetros 5 y 7 de la CL-623, entre San Andrés de Ranabedo y Lorenza, en el cruce con la LE-5504, y en la LE-713, entre Fuentes Nuevas y Camponayara.

Fuentes de Consejería de Fomento indicaron a la Agencia local que además de medios propios, para reducir la siniestralidad en estos puntos se mantiene un convenio con la Dirección General de Tráfico para adoptar medidas.

Siniestralidad

A pesar de estos puntos, la evolución de la accidentalidad en la red estatal de Carreteras en Castilla y León ha descendido considerablemente en los últimos años. En el periodo (2014-2017) el número de accidentes con víctimas ha disminuido un 3,8 por ciento y el número de víctimas mortales un 17,1 por ciento, por lo que el riesgo de sufrir un accidente en las carreteras estatales (RCE) en Castilla y León se redujo un -9,3 por ciento entre 2014 y 2017 al pasar de un índice de peligrosidad -número de accidentes con víctimas que se registran por cada 100 millones de vehículos por kilómetro recorrido- de 7,5 en 2014 a 6,8 en 2017.

Así, según datos del Ministerio de Fomento, el riesgo de sufrir un accidente en las carreteras estatales de la Comunidad es un -27,6 por ciento inferior que en el conjunto de todas las carreteras de estatales, ya que éstas últimas presentaban un índice de peligrosidad de 9,4.