

• Revista de Prensa •  
Del 23/04/2019 al 24/04/2019



# ÍNDICE

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

## NOTICIAS DE CNAE

1	23/04/2019	OndaVasca.com	Nueva pegatina de la DGT en Madrid ¿qué es exactamente?	Blog
---	------------	---------------	---	------

## SECTOR

2	24/04/2019	El Mundo Castellón, 14	La espera para el examen de conducir llega al mes y medio	Escrita
3	24/04/2019	El Mundo El Correo de Burgos, 5	Peatones y ciclistas exigen regular ya el uso de los patinetes eléctricos	Escrita
4	24/04/2019	Sur Malaga, 5	Talleres de seguridad vial para 25 condenados por delitos de tráfico	Escrita
5	24/04/2019	Diario de Noticias de Gipuzkoa regional, 6-7	Los carnés de conducir expedidos a jóvenes guipuzcoanos bajan un 41% en siete años	Escrita
6	24/04/2019	Diario de Noticias de Gipuzkoa regional, 7	Sacarse el permiso sí, pero pensar en comprarme un coche no	Escrita
7	24/04/2019	Estrella Digital	Itsak propone mantener la precaución al rebasar los Tramos de Concentración de Accidentes	Digital
8	24/04/2019	La Voz de Cádiz	La DGT estudia bonificar con 2 ó 3 puntos extra a los motoristas que hagan cursos de conducción segura	Digital
9	23/04/2019	20 Minutos	Alcaldesa de Marbella informa a vecinos de Milla de Oro de actuaciones para mejorar seguridad vial	Digital
10	23/04/2019	Vigo Electrónico	La mejor elección de autoescuela	Digital

## Nueva pegatina de la DGT en Madrid ¿qué es exactamente?

original

Nueva pegatina de la DGT en Madrid ¿qué es exactamente?



# La espera para el examen de conducir llega al mes y medio

## Las autoescuelas reclaman más medias para aligerar la espera de los alumnos

**JAVIER GIMENO CASTELLÓN**

Las autoescuelas de Castellón piden soluciones para aligerar la espera que sufren los alumnos para realizar el examen práctico. La asociación de autoescuelas de Castellón, de boca de su presidente, Antonio Pertegaz, reclaman más examinadores para solucionar el retraso que existe para realizar el examen práctico para la obtención del carné de conducir. «El problema que existe en Castellón nunca ha estado relacionado completamente con las huelgas que ha habido de examinadores, sino que nuestro problema es que apenas hay examinadores en nuestra zona, ya que con los itinerantes no solucionamos nada, sino que necesitamos, mínimo, tres examinadores fijos en la provincia», afirma el presidente de la asociación.

La situación podría ser peor, ya que hace un año, por estos meses, los retrasos para los exámenes llegaron hasta los cuatro meses, pero ahora la situación se ha mejorado, gracias al aumento de exa-

### Los examinadores fijos que se demandaron siguen sin hacer presencia

minadores itinerantes, y se pasó a un mes y medio de retraso. Pero la situación sigue estancada y sin vistas de solucionarse. «Creo que si se hicieran horas extras por las tardes se adelantaría bastante y podríamos llegar a estar al día con

los exámenes», asegura Pertegaz.

Además, Pertegaz asegura que llegan personas de municipios de Tarragona, fronterizos con Castellón, para obtener aquí el carné de conducir, lo que supone agravar la situación y que no se avance nada «porque los examinadores realizan las pruebas prácticas en Vinaròs, a lo que hay que sumar que se tienen que quedar dos días para poder realizar los exámenes, lo que supone que la capital de la provincia se quede a medias y sin poder hacer exámenes».

El presidente de la asociación espera que la situación mejore, porque ya son varios meses desde que demandaron los examinadores fijos para Castellón, y así, aliviar la situación, «porque si no se recupera el retraso, la situación puede llegar a colapsar».

Toda esta situación viene precedida, también, por la huelga que tuvo lugar hace casi dos años, y que duró hasta cinco meses, finalizando a finales de diciembre de 2017, lo que supuso suspender miles de exámenes en toda España. Los examinadores reclamaban una subida de 250 euros en el complemento específico salarial, pero a finales del año 2018 volvieron a convocar una huelga, debido a que, a pesar de

estar reflejado en los presupuestos del estado de 2018, todavía no habían cobrado la cuantía aprobada por el entonces Gobierno de Mariano Rajoy. Esta huelga volvió a incrementar el tiempo de espera, concretamente, de un mes a dos meses, pero la situación tampoco ha mejorado mucho, y cuatro meses después de desconvocar la segunda huelga, la espera para realizar el examen continúa prácticamente igual que a finales del año pasado. Otra solución que se propuso fue la de realizar exámenes los sábados para así aligerar



Alumnos en una autoescuela. EL MUNDO

la cola, pero por ahora siguen sin respuesta. El retraso en los exámenes del carné de conducir aumentará una eterna espera que parece no acabar nunca «mientras tanto la única solución es la paciencia y confiar en una mejoría»



Imagen de un patinete eléctrico circulando por la calle de Laín Calvo. RAÚL G. OCHOA

# Peatones y ciclistas exigen regular ya el uso de los patinetes eléctricos

Su uso creciente ha aumentado el número de incidentes, sobre todo con peatones

**M. REMÓN BURGOS**  
Mientras la nueva ordenanza de movilidad resuelve las alegaciones presentadas antes de que vea la luz el texto definitivo, el uso de los llamados vehículos de movilidad personal (VMP), conocidos como patinetes eléctricos, es cada vez más creciente. Esto ha hecho que hayan surgido ya incidentes de consideración. El último el pasado lunes, en el que un patinete que circulaba por la acera en la avenida del Cid arrolló a una mujer que estaba dando la vuelta a la esquina y acabó en el hospital como consecuencia de las heridas. Hace unas semanas se registró otro atropello por un patinete a otra mujer en la calle de Francisco Salinas. La Policía Local ya tiene contabilizados al menos cuatro de cierta relevancia.

En esta situación, los peatones y los ciclistas consideran que se debe regular el uso de estos vehículos porque creen que están ocupando espacios sin haber una regulación concreta. Félix Martínez, de la asociación 'Andando Burgos', parte de una premisa clara: «Ningún vehículo debe circular por la acera». A partir de esa base, establece una serie de excepciones lógicas como son las sillas para personas con movilidad reducida. «Y no es tanto en ir en contra de estos vehículos como de la propia circulación por la acera», apunta.

El uso de este tipo de vehículos lo considera positivo porque «es

tás mejorando la movilidad urbana en emisiones y en ruido». El problema, en opinión del representante de 'Andando Burgos', es que «no solo en Burgos, en un montón de ciudades cogieron la instrucción que hizo la DGT en 2016, que vino a decir que los VMP no se pueden equiparar a peatones, y por lo tanto no pueden ir por la acera, pero les dejaron a los ayuntamientos que determinarán cómo».

Una clave está en «diferenciar entre espacios peatonales y aceras». Es en los primeros en donde se ha llegado a una regulación razonable con las bicicletas. Algo que se puede aplicar a los patine-

tes, «en determinadas calles, a determinados horarios y a determinadas velocidades» para que pudieran tener cabida. El colectivo 'Burgos con Bici' sostiene que se trata de un elemento de movilidad «positivo porque esos conductores no están utilizando su vehículo motorizado particular». Pero «no hay todavía una norma que diga por dónde, cómo ni cuándo, lo que ha generado que se va por dónde se quiere y a la velocidad a la que se quiere», apunta Pedro Mediavilla, miembro de 'Burgos con Bici'.

El problema que ve este colectivo es que «se está yendo por las vías ciclistas y por las aceras a ve-

locidades elevadas. «Hay que buscar el lugar idóneo pero eso lo tiene denanzado». Específicamente, VMP que puede superar las 30 km/h. En el caso de Burgos, el objetivo es pacificar las vías para los peatones y las vías ciclistas para que se puedan utilizar».

## CONCIENCIACIÓN HASTA QUE NO HAYA ORDENANZA

La ordenanza municipal de circulación, movilidad y transporte está en fase de resolución de las alegaciones. Un proceso que es «lento», según indica el concejal de Movilidad, Jorge Berzosa. Son cientos de folios de alegaciones, la gran parte técnicas. En este escenario, el edil del PP indica que la intención es que la gran mayoría de este tipo de vehículos deba circular por la calzada «como un vehículo más». Mientras, la Policía Local está esperando a que se apruebe de manera definitiva la

ordenanza para actuar en consecuencia. Mientras, la labor que desarrolla es de concienciación. En este caso, con mensajes a través de las redes sociales. Ayer, sin ir más lejos, publicó en su cuenta de Twitter un mensaje en el que indicaba que el «uso de la bicicleta está aumentando y también el de los VMP». Como no hay una norma concreta al respecto, el tuit continúa diciendo que «debemos concienciarnos de su presencia y coexistir en la calzada y aceras». Y termina el mensaje indicando que «cada día podemos ser uno y si piensas y te fijas, puedes evitar sustos y disgustos».

Por el momento, el texto de la ordenanza que está por pulir indica que estos vehículos ten-

drán «los mismos deberes y obligaciones que para las bicicletas en vías urbanas». Es decir, que en el caso de zonas de prioridad peatonal podrán circular con las limitaciones que se establecen, «a paso peatonal o desmontados cuando exista aglomeración peatonal».

Sobre la ordenanza, 'Andando Burgos' considera que se debería llamar de «movilidad urbana sostenible», pero «han cogido el Reglamento General de Circulación de la DGT, que está pensado para los coches». 'Burgos con Bici' espera que la norma se apruebe durante este mandato y que, a causa de las elecciones, no se queda aparca-da y haya que «empezar de cero».

## Talleres de seguridad vial para 25 condenados por delitos de tráfico

### :: SUR

**MÁLAGA.** Un total de 25 personas han participado en los Talleres de Seguridad Vial (Taseval) que se han desarrollado en el Colegio de Abogados de Málaga gracias al convenio «pionero» que se firmó con Instituciones Penitenciarias, por el que se facilita el cumplimiento de las condenas a personas que han cometido algún tipo de delito contra la seguridad vial. Ese acuerdo permite, además, que sean letrados quienes impartan las clases, que tienen lugar durante ocho jornadas de cuatro horas de duración cada una de ellas, según informó ayer el Colegio de Abogados de Málaga en un comunicado.

El programa se ha dividido en nueve bloques en los que se ha dado a conocer la dimensión y consecuencias de los accidentes de tráfico, los efectos que tienen el alcohol y las drogas en la conducción y el impacto negativo que tiene circular a una velocidad inadecuada. Asimismo, también se ha abordado la sensibilización acerca de las consecuencias de una conducción temeraria, aprender a reducir y evitar las distracciones al volante.



Una alumna durante una sesión práctica para sacarse el carné de conducir.

# Los carnés de conducir expedidos a jóvenes guipuzcoanos bajan un 41% en siete años

El número de tramitaciones entre conductores de 18 a 20 años cae por la falta de tiempo y en favor de la universidad

Alex Zubiria Iker Azurmendi

DONOSTIA – Sacarse el carné de conducir al cumplir los 18 años ya no es una prioridad para los jóvenes guipuzcoanos. Mientras generaciones anteriores deseaban con impaciencia cumplir la mayoría de edad para ponerse al frente de un volante, la universidad y los estudios centran la mayor parte de los intereses de la juventud actual. Los datos así lo indican: en siete años el número de permisos en Gipuzkoa a conductores de entre 18 y 20 años ha caído en más de 1.500. Una tendencia que para las autoescuelas es fruto "de la falta de tiempo de los jóvenes de hoy en día" que esperan a terminar su formación académica para apuntarse.

Gipuzkoa expidió casi 4.000 licencias (3.993) de carné tipo B a jóvenes

de entre 18 y 20 años en 2010. Siete años después la cifra había descendido hasta las 2.347, es decir, un 41,21% menos. Aunque parte de ese desplome fue consecuencia de la huelga de examinadores de ese curso, lo cierto es que la tendencia del último lustro ya revelaba el cada vez menor interés de los nuevos mayores de edad por sacarse el permiso con más de 600 conductores menos en 2016 (3.359).

"Los jóvenes, tal y como están inmersos en una vorágine de exámenes, no tienen tiempo. Antes podían esperar al verano para sacárselo, pero ahora prefieren dedicarlo a trabajar o a viajar por el mundo. El carné ya no es una prioridad", cuenta Miguel Mindegia, director de la autoescuela donostiarra El Velocímetro.

Según datos de la Dirección Gene-

ral de Tráfico, salvo 2014, en el que los permisos entre 18 y 20 años crecieron en 97 personas, desde 2010 las licencias en esa franja de edad no han parado de bajar, tal y como ocurre también entre las de 21 y 24 años que han pasado de las 1.312 de hace nueve años a las 764 de 2017.

Dos periodos clave para la formación de los jóvenes, que prefieren centrarse en sus estudios y no sacarse el carné de conducir salvo que lo necesiten para un trabajo. "Antes era rarísimo que a los 18 años alguien no quisiera tenerlo. Ahora, si vienen con esa edad, es porque alguien le ha dicho que es un requisito para un empleo y se lo pagan sus padres", revela Joseba Guridi, uno de los profesores de esta autoescuela guipuzcoana.

"La mayoría de los que se lo sacan siguen siendo jóvenes, pero lo nor-

mal es que superen los 20 años", cuenta Virginia Garmendia, de Autoescuela Eguzki, quien afirma que "las escuelas low cost han cambiado el mercado". "Muchos jóvenes van allí porque, al no tener tiempo, pueden elegir su horario y hacer clases online cuando ellos quieran", añade.

Misma percepción que tiene Guridi, que cree que el tiempo y el dinero son los principales hándicaps con los que se encuentran los jóvenes: "Estoy seguro de que si fueran las clases gratis todos se lo querrían sacar".

Precisamente, uno de sus alumnos, el andoaindarra de 19 años Mikel Carredano, es el único de su grupo de amigos que trata de tener el permiso gracias a un trabajo que permite pagárselo. "Es la única manera. Y lo hago porque me han dicho que lo necesito para seguir trabajando, que

sino no me lo plantearía en estos momentos", cuenta.

**AUGE ENTRE MAYORES DE 30 AÑOS** Este cambio de paradigma ha impulsado que el número de guipuzcoanos mayores de 24 años que se apuntan a la autoescuela crezca. "Viene mucha gente que ya ha terminado la carrera y que deciden sacarse el carné mientras buscan un empleo", indica Mindegia.

Para Natalia Martín, de la Autoescuela Intensivo Donostia, la mayor subida se ha producido entre la franja de edad de 30 a 35 años. "Normalmente es gente que en su día no necesitó el coche y ahora están pensando en tener un hijo y lo ven como una necesidad", revela.

No obstante, dejar para esas edades el carné es, según el profesor Guridi, una desventaja. "Quizás sea



**EXPEDICIONES CARNÉ**

**Entre 18 a 20 años**

2010	3.993
2011	3.533
2012	3.535
2013	3.343
2014	3.440
2015	3.236
2016	3.259
2017	2.347

**Entre 21 y 24 años**

2010	1.312
2011	1.035
2012	952
2013	758
2014	855
2015	869
2016	967
2017	764

**Entre 25 y 29 años**

2010	864
2011	736
2012	564
2013	463
2014	471
2015	486
2016	502
2017	423

**Entre 30 y 34 años**

2010	630
2011	522
2012	403
2013	311
2014	320
2015	375
2016	313
2017	332

**“Antes esperaban al verano, pero ahora prefieren dedicarlo a trabajar o a viajar”**

**MIGUEL MINDEGIA**  
 Director de la autoescuela El Velocímetro

**“Estoy seguro de que si las clases fuesen gratis todos se lo querrían sacar”**

**JOSEBA GURIDI**  
 Profesor de autoescuela

**“Algunos se adelantan a la universidad y hacen el teórico con 16 años para dejar solo el práctico”**

**NATALIA MARTÍN**  
 Autoescuela Intensivo Donostia

**“La propiedad de los vehículos va a desaparecer. O se compartirá o se alquilará”**

**MIKEL MUJICA**  
 Comercial del concesionario Auto Suecia

una percepción mía, pero veo que cumplidos los 40 años a la gente le cuesta más sacárselo. Ya sea porque están a otros temas, por el trabajo o por la familia, pero no le dedican lo mismo que un chaval de 20 años”, apunta.

Pero el desinterés de los jóvenes que acaban de cumplir la mayoría de edad por las cuatro ruedas no solo ha elevado la media edad de quienes buscan sacarse el permiso de conducir, sino que ha motivado que gente con 16 y 17 años se prepare para tenerlo. “Se adelantan a la universidad y hacen el teórico para una vez cumplidos los 18 años solo tener que hacer el práctico”, afirman desde la Autoescuela Intensivo Donostia.

La normativa estatal permite que con 16 años los jóvenes puedan realizar el examen teórico del carné de conducir, pero caduca a los dos años, por lo que deben hacer el práctico nada más cumplir la mayoría de edad. Este lo pueden empezar a preparar dos meses antes de los 18 años.

De cara al futuro, tanto las autoescuelas como el profesor de El Velocímetro auguran una tendencia similar. “Cada vez se busca estar más y más formado y conducir no es algo importante para muchos empleos, así que irá postergándose cada vez más”, prevén. ●



# “Sacarse el permiso sí, pero pensar en comprarme un coche no”

La mayoría de los jóvenes prefieren compartir o alquilar un vehículo y no hacer así frente a su mantenimiento

**DONOSTIA** – Que los jóvenes no tengan en mente sacarse el carné de conducir lleva implícita otra consecuencia: que la venta de vehículos sea cada vez residual entre ellos.

“La tendencia general es vivir cada vez con menos coches, y los primeros en pensar así son los jóvenes. Es algo que pasa aquí y en toda Europa”, cuenta Mikel Mujika, comercial del concesionario Auto Suecia de Hernani.

Si muy pocos jóvenes pueden hacerle frente al gasto que supone sacarse el permiso de conducir, quienes pueden llevar a cabo el pago de un vehículo de primera mano son “prácticamente inexistentes”. “Si un joven de 20 años conduce un coche es, bien porque es de la familia y se lo han prestado, o bien porque se lo ha comprado su padre”, explica un comer-

“Quiero sacarme el carné porque lo necesito para trabajar, sino no me lo plantearía”

**MIKEL CARREDANO**  
Alumno de 19 años de autoescuela



cial de otro concesionario guipuzcoano que vende automóviles de segunda mano y que prefieren no desvelar su nombre. “Ni siquiera los coches usados son ya de interés”, apunta.

El alumno Mikel Carredano así lo expresa. “Sacarse el carné sí, pero comprarse un coche no. No por lo que te puedas gastar en él, sino por lo que cuesta mantenerlo. Es algo que no se me pasa por la cabeza”, indica este joven de 19 años.

“La gente quiere trabajar para pagarse la casa o la luz, no para un coche. Cada vez se piensa más en alquilarlo para el verano o las vacaciones y así no perder dinero”, opina Pedro Morgado, gerente del concesionario Auto Suecia.

**NUEVO MODELO DE MOVILIDAD** Esta realidad demuestra un nuevo modelo de movilidad. “La propiedad de los vehículos va a desaparecer en cinco años. O se compartirá o se alquilará”, asegura Mujika, al tiempo que pone como ejemplo a sus dos hijos, de 23 y 29 años, que comparten vehículo con otros amigos en Barcelona.

Según este comercial, esta situación que se está dando en las grandes ciudades se irá exportando a localidades más pequeñas que disponen de buenas vías de transporte. – A.Z.

## Itsak propone mantener la precaución al rebasar los Tramos de Concentración de Accidentes

original

La consultoría de seguridad vial Itsak señala que es frecuente que estos puntos se desplacen a tramos contiguos en el sentido de la marcha de los vehículos  
/COMUNICAE/



La consultoría de seguridad vial Itsak señala que es frecuente que estos puntos se desplacen a tramos contiguos en el sentido de la marcha de los vehículos

La llegada de la Semana Santa pone en primer plano de la actualidad la seguridad vial. Este año se prevé un aumento de los desplazamientos de larga distancia en toda España. Según la estimación de la Dirección General de Tráfico (DGT) aumentarán en un 7,4 % respecto al mismo periodo del pasado año.

Uno de los focos de mayor atención en las carreteras son los [Tramos de Concentración de Accidentes –TCA-](#). En este ámbito trabaja la auditoría de seguridad vial Itsak, que realiza estudios para detectar zonas de elevada siniestralidad. Son tramos donde las estadísticas muestran que hay mayor riesgo de producirse accidentes que en otros de similares características, en cuanto al tipo de vía y la intensidad media diaria.

“Con este concepto se identifican los puntos peligrosos de las vías; de forma que las administraciones pueden conocer en su red de carreteras qué tramos tienen unos índices de siniestralidad mayor que la media y señalarlos a los usuarios” afirman desde Itsak.

### Cómo actuar ante los Tramos de Concentración de Accidentes

La señalización de estos puntos permite advertir a los conductores para que extremen las precauciones mientras los transitan. Sin embargo, la principal recomendación desde Itsak es, sobre todo, no confiarse una vez haya pasado el TCA. “Al entrar en un tramo señalizado se tiende a adaptar la velocidad de conducción a la velocidad indicada y se presta mayor atención a la conducción. Sin embargo, cuando se deja atrás, los usuarios se relajan y se retoman hábitos de conducción que pueden no ser adecuados”. Por eso no es extraño que los TCAs se desplacen en cada periodo de estudio hacia tramos continuos en sentido de la marcha de los vehículos. También hay que tener en cuenta que con el paso del tiempo la señalización del TCA deja de tener efecto en los usuarios habituales de la carretera.

En cuanto a qué medidas suelen tomar las administraciones ante un TCA pueden ser muy variadas, dependiendo del tipo de vía y la causa que esté generando los accidentes. “Si se detecta que el problema está en el rozamiento del asfalto sería adecuado un reasfaltado o la mejora del firme. Si el problema es la proliferación de accesos a una carretera convencional, sería conveniente la ordenación de accesos. Si, por el contrario, el problema está en el exceso

de velocidad del tráfico, convendría la instalación de un radar que penalice”.

### **Cómo se identifican los Tramos de Concentración de Accidentes**

Según el procedimiento del Ministerio de Fomento, los Tramos de Concentración de Accidentes se identifican mediante la comprobación de una serie de criterios.

“El tramo debe llevar más de 3 años en servicio y no tener una longitud superior a los 3 km - aunque puede haber excepciones-. También debe tener un índice de peligrosidad medio en los últimos 5 años superior al índice crítico de los tramos de similares características. Y, además, que en los últimos 3 años se hayan producido más de 10 accidentes con víctimas -si es una vía de gran capacidad- o más de 5 si es una carretera convencional”.

A pesar de que las carreteras convencionales son más peligrosas que las autopistas o las autovías, en todo tipo de carreteras se van a identificar TCAs tras realizar un estudio, ya que se definen por comparación con el resto de tramos similares.

Para que desaparezca un TCA en el siguiente periodo de estudio, el tramo tiene que cumplir los siguientes criterios. Su índice de peligrosidad debe estar por debajo del nuevo índice crítico de los tramos de similares características, o haberse producido en los últimos 5 años menos de 11 accidentes con víctimas -si es una vía de gran capacidad- o menos de 5 si es una carretera convencional. “En cualquier caso, como la metodología busca tramos que tengan un índice de peligrosidad superior a la media, cada vez que un TCA se elimine, es probable que aparezca otro en otro lugar de la red” afirman.

Itsak es una firma vizcaína experta en el ámbito de la seguridad vial. Realiza estudios de seguridad vial, imparte cursos de formación enfocados a empresas y presta servicios relacionados con la seguridad vial laboral. Cuenta con doce años de experiencia.

## La DGT estudia bonificar con 2 ó 3 puntos extra a los motoristas que hagan cursos de conducción segura

original



Los motoristas representan el 23% de los fallecidos sobre el asfalto -

Un dato que proporciona [Anesdor](#) (Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas) **da una idea de cómo se han disparado las ventas del sector** y, en paralelo, también las muertes de motoristas durante el presente siglo en España: en el año 2000, la moto (ciclomotores y motocicletas) representaba el 12,9% del parque de vehículos en nuestro país y el 14,9% de las víctimas mortales. Ahora mismo, ya son más del 16% del parque y han aumentado **los fallecidos hasta suponer el 23%**.

La Dirección General de Tráfico ( [DGT](#)) observa con preocupación el **alza de siniestralidad en el colectivo**, máxime tras un invierno cálido que ha estimulado las salidas moteras y el periodo vacacional de Semana Santa. Un ejemplo de ello fue el primer fin de semana de la operación salida: entre el viernes 12 y el domingo 14 de abril, de los once muertos, seis viajaban en turismo, **cuatro eran motoristas** y otra de las víctimas mortales iba en furgoneta. En los últimos 4 años, el 23% de los muertos durante las vacaciones pertenecían a este colectivo de las dos ruedas, lo que, según dijo recientemente **Pere Navarro**, «es un fracaso de todos».

El drama de los últimos tres meses va ligado, además, al buen tiempo, que se ha convertido en el gran enemigo. **57 motoristas han perdido la vida** en las carreteras en los tres primeros meses del año, la mitad de ellos en fin de semana y 9 más que en el mismo periodo del año pasado. Solo en los cinco fines de semana del mes de marzo, murieron en accidente 18 personas sobre dos ruedas, lo que supone el 35% de los 51 fallecidos de estos fines de semana.

### **Guantes obligatorios**

Tráfico y las asociaciones de motoristas trabajan en un plan específico para estos vehículos en el que, entre otras medidas, se debate la obligatoriedad de conducir con guantes en ciudad y carretera y «complementar» **el uso del casco** con un «equipamiento completo», explican desde la DGT. **Otra de las posibilidades que estudia Tráfico es bonificar con dos y hasta tres puntos extra al carné la realización de cursos de conducción segura en moto.**

Dicho análisis incluye la necesidad de revisar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para las motocicletas, del que se cumplen ya diez años. En el organismo no ocultan que hay que adaptarlo a las nuevas circunstancias, como el incremento notable del parque de vehículos, máxime en contextos urbanos. Por ello, Navarro quería sacar adelante la extensión de las «zonas 30» en la ciudad (calles de un único sentido, donde no se pueda correr a más de 30

km/h), aunque recientemente ha asumido que será otro Gobierno el que deba implantarlo.

**La aparición de empresas de uso compartido (o «motosharing»)** conlleva un aumento significativo de las motos aparcadas en la vía pública, así que en los planes de la DGT también entra reservarles un espacio de aparcamiento en las aceras y ciudades proporcional a la cuota del parque de vehículos que representa la moto.

## Alcaldesa de Marbella informa a vecinos de Milla de Oro de actuaciones para mejorar seguridad vial

original

Así, ha señalado que "nuestro objetivo es que los ciudadanos conozcan de primera mano la planificación de los trabajos que se están realizando para que sean conscientes de su importancia".

Además, ha precisado que se enmarcan en un plan de conservación dotado con un presupuesto de tres millones de euros "que apuesta claramente por recuperar urbanizaciones de Marbella, San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía y Las Chapas en las que, en muchos casos, no se actuaba desde hacía más de cincuenta años".

La regidora ha explicado que las obras en esta zona de Marbella oeste cuentan con una inversión total de 600.000 euros y van a suponer la renovación de 2.500 metros cuadrados de acerado.

Una de las actuaciones más importantes es la que se está acometiendo en calle Margarita, una de las arterias principales de la urbanización La Carolina, con una dotación de 90.000 euros.

Concretamente, se está instalando acerado a ambos lados de la calzada, se están llevando a cabo arreglos de infraestructuras que estaban obsoletas, se están realizando trabajos de calmado de tráfico y señalización vial y se están mejorando los puntos de recogida de residuos sólidos urbanos.

La alcaldesa ha indicado que los trabajos también se extienden a otros puntos como Altos Reales; Altos de Salamanca; las vías de servicio de Aresbank; y Marbellamar; los alrededores de la calle Víctor O'Hayon; las calles Piedramar, Sierra de Cazorla, Zalea, Pizarra, Nerja, Santa Ana y Camino del Pinar.

## La mejor elección de autoescuela

Redacción • original



Autoescuelas.

Prácticamente todo el mundo sabe que en un punto u otro de su vida va a sacarse el carnet.

Lo cierto es que en nuestro día y fecha es imposible operar en muchos de las situaciones que se nos presentan en nuestras vidas sin tener el **permiso de coche**, ya sea esta situación trabajar en un lugar lejos de nuestra casa, hacer un viaje largo, mudarse o simplemente vivir el día a día.

Pero a la hora de elegir **autoescuela** puede que nos sintamos abandonados y confusos, pues no puedes probar el servicio que ofrecen sin antes matricularte en una y por lo tanto estamos indefensos como consumidores.

Afrontados por una situación así, la única respuesta racional es buscar una característica que nos asegure una experiencia agradable y productiva.

La característica de la que hablamos es el **renombre** de una institución, granjeado al proporcionar un buen servicio a suficiente gente como para que el boca a boca se abra paso y dote a dicha autoescuela de **credibilidad y confianza**.

**Si vives en Vigo** y buscas autoescuela para sacar el permiso de conducir, estás de suerte.

Tienes las [autoescuelas Vigo Milucho](#), una de las autoescuelas más aclamadas de la zona en cuestión, que se enorgullece de ser conocida como "**la autoescuela de los futbolistas de Vigo**".

### Atención al cliente

Es por supuesto una marca de prestigio de esta autoescuela el poder decir que aún a día de hoy todos sus clientes y alumnos la recomiendan, asegurando la **calidad del grupo docente**.

Gracias a todo el tiempo que llevan de servicio han desarrollado una cuidada plataforma de estudio y enseñanza, extendiendo su popularidad por todo Vigo.

La atención es cercana por supuesto. En esta autoescuela te sentirás como en casa, pues el buen trato y la **comodidad** son esenciales para los miembros docentes de esta institución.

El mayor punto de atención para los profesores durante nuestra estancia será el asegurarse de que **nuestras dudas y necesidades se ven atendidas**, pues es clave para un buen aprendizaje de las reglas de circulación en automóvil y ciclomotor.

Al acudir a esta autoescuela podremos conseguir el conocimiento que necesitamos, a parte de confianza y seguridad para afrontar los dos temidos exámenes que conforman la prueba del carné: el **teórico** y el **práctico**.

Saben la importancia de superar este proceso exitosamente, y por eso se desdoblan con tal de darle la mejor enseñanza posible a todos sus alumnos.

### Beneficios

A parte de la atención al cliente, la autoescuela Milucho goza de varias ventajas exclusivas para aquellos que tienen el orgullo de formarse bajo su techo.

Estamos hablando de unos **horarios extremadamente flexible**, que se adapta totalmente a las

necesidades de sus alumnos.

Ya seas un estudiante o tengas un trabajo que requiere de toda tu atención, sabes que el tiempo es oro y lo último que quieres es perderlo sin avanzar de forma rápida y efectiva.

La falta de progreso se puede volver una fuente de frustración constante, y es por eso que si necesitas apoyo en ciertos temas o que se te explique con especial atención una parte que te está costando superar, Milucho te ofrece esa clase de interés personalizado.

Es de suma importancia añadir que autoescuelas Milucho, en un esfuerzo consciente por minimizar el estrago económico que dejan en nuestro bolsillo las matrículas y clases prácticas a parte del precio de los propios exámenes de conducción, consta con unos **costes de inscripción muy bajos** y asequibles.

También cuentan con una amplísima **flota de vehículos de última generación** para llevar a cabo nuestras prácticas y estar al día con el funcionamiento de esta clase de automoviles y desarrollar nuestras habilidades de conducción. En poco tiempo ya nos manejaremos con cualquier coche que se nos presente.

Por último pero no menos importante, constan con una **plataforma online** en la que suben el temario y actualizaciones sobre el estado de la seguridad vial.