

• Revista de Prensa •
Del 09/05/2019 al 10/05/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	09/05/2019	El Espanol	¿Es legal hacer este giro en la calzada?	Digital
---	------------	------------	--	---------

SECTOR

2	10/05/2019	Diario de Pontevedra Galicia, 19	La capital de la seguridad vial	Escrita
3	10/05/2019	El Economista	Radars en cascada: ¿afán recaudatorio o seguridad vial?	Digital
4	10/05/2019	ABC Sevilla	Comprueba tus puntos del carné: la DGT reconoce errores administrativos	Digital
5	09/05/2019	20 Minutos	Presentan un sistema para evitar el olvido de menores en el coche	Digital
6	09/05/2019	Este de Madrid	La 'Jornada Vulnerables' analiza las repercusiones del uso de bicicletas, patinetes y monopatinés en las ciudades	Digital

¿Es legal hacer este giro en la calzada?

original

Conocer y, sobre todo, entender las **normas de circulación** resulta vital a la hora de conducir un coche o una moto. Pero, después de un rápido repaso a las señales para el examen teórico de los permisos, son muchos los **conductores** que olvidan por completo el significado de algunas señales.

En las grandes ciudades es habitual encontrar una **señal circular de fondo azul con una flecha blanca**, que indica el **sentido obligatorio** de circulación. La duda es: ¿Permite el cambio a una calzada que se dirija en la misma dirección?

No es legal

La **Dirección General de Tráfico (DGT)** ha dado una respuesta clara: **no está permitido**. Está prohibido desplazarse a otro carril en el que, por ejemplo, haya que rodear una **isleta** para seguir viajando hacia donde indica la flecha.

Esta maniobra implica un **cambio de calzada**, ya que hay una separación física entre los dos **carriles**. Entonces, se considera que no se trata de un simple desplazamiento lateral, sino que se está realizando un **cambio en el sentido** de la marcha, según ha asegurado la **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)**.

Señales confusas

Este organismo fue el que lanzó la pregunta a la **DGT**, ya el automóvil sigue viajando en la misma dirección, tal como la señal indica.

Dejando a un lado esta confusión, el **código de circulación** cuenta con muchas señales curiosas que habitualmente los conductores olvidan cuando llevan tiempo recorriendo la carretera, ya sea por destreza o porque son **poco habituales**.



La capital de la seguridad vial

► Éxito rotundo de la jornada educativa celebrada ayer en el CEIP de A Florida, que se enmarca en una campaña impulsada por la ONU

SANXENXO. El pabellón polideportivo del CEIP A Florida se convirtió ayer en escenario de una actividad de la que tan solo otros tres municipios de España pueden presumir de haber desarrollado a lo largo de la última semana. El centro educativo de la parroquia de Padriñán acogió ayer una de las

actividades correspondientes a la Semana Internacional de la Seguridad Vial, que este año cumple su quinta edición y que está impulsada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU). En el caso de nuestro país, la entidad encargada de organizar esta cita es el Real Automóvil Club de Es-

paña (RACE).

Abelardo Martínez, agente de la Policía Local creador del Poli Paco, fue uno de los encargados de poner a punto una jornada que también se enmarca en el programa de celebraciones que está desarrollado el colegio sanxenxino para conmemorar su medio siglo

de vida. El alcalde, Telmo Martín, fue el encargado de inaugurar una iniciativa en la que los más pequeños tuvieron ocasión de tomar conciencia con el trabajo que desempeñan las fuerzas de seguridad a la hora de evitar o intervenir en accidentes de tráfico. Así, los jóvenes estudiantes descubrieron qué herramientas, materiales y vehículos especializados utilizan habitualmente la Policía, el Servicio Municipal de Emergencias

y el 061. Además, una empresa especializada en drones participó para explicar de qué manera se pueden utilizar estos dispositivos para controlar el tráfico.

La campaña se centra en transmitir el mensaje de que la seguridad en los entornos escolares depende de todos. Además, se hace especial hincapié en la importancia de utilizar debidamente las sillas de bebés o de estacionar de manera adecuada a la hora de llevar o de ir a buscar a los niños al colegio. También impartieron ayer charlas miembros del Club Ciclista Corbeiro y los pilotos Toño Bermúdez y José Antonio Otero.



La lluvia obligó a trasladar la actividad al pabellón polideportivo. A la cita no faltaron el alcalde de Sanxenxo, Telmo Martín; o el director del CEIP A Florida, Pedro Padín Solla. La actividad se desarrolló durante casi tres horas. FOTOS: JAVI CASAL

Radares en cascada: ¿afán recaudatorio o seguridad vial?

original

- La DGT niega que se estén planteando este tipo de control en cascada, al margen de que en algún tramo pueda haber más de un radar
- La Policía Foral de Navarra es la pionera de esta práctica, siguiendo una instrucción del Fiscal de Seguridad Vial
- Pyramid Consulting entiende que la finalidad es recaudatoria, pues hay otro tipo de controles como los radares de tramo



Control móvil de velocidad.

1. elEconomista.es

8:24 - 10/05/2019

En Semana Santa, la Policía Foral de Navarra anunció que estaba haciendo controles de velocidad con varios radares seguidos en lo que denominaron "radares en cascada" con el fin de aumentar [la seguridad vial](#). Algunas informaciones llegaron a decir que la DGT estaba estudiando este tipo de radares y se dispararon los rumores y saltó la polémica. | [Radares en cascada: así funcionan](#).

Para empezar, tanto en la DGT como en la Policía Foral de Navarra aclaran que no se trata de un tipo de radar, sino de una "forma de trabajar" de las fuerzas de seguridad encargadas de controlar la seguridad vial. Básicamente consiste en que después de un primer radar -generalmente fijo que está anunciado en la vía y son anunciados por los sistemas de navegación como los Tom-Tom o Garmin- se coloca un segundo radar, en este caso móvil o de tipo [velolaser](#) que es colocado en los guardarailes, y que por tanto está sin anunciar.



Radars Velolaser.

Consultados por *Ecomotor*, la DGT y la Policía Foral descartan que este sistema de "radares en cascada" se generalice, aunque tampoco niegan su uso. Fuentes oficiales de la Dirección General de Tráfico matizan que no se plantea esta práctica y que en ningún caso ellos han usado el término "radares en cascada". Sin embargo, aclaran que en la página web de Tráfico se relacionan los posibles tramos donde puede haber radares móviles, pero que "podría haber más de un equipo en un mismo tramo".

Más explícitos son en la Policía Foral de Navarra. Reconocen que en Semana Santa se hicieron algunos controles con radares "en cascada", aunque no en el conjunto de la Comunidad Foral, sino en las carreteras contraladas por la Comisaría de Tudela, no así por la de Pamplona. En realidad, fue una iniciativa de esta Comisaría tras recibir una instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial.

Circular de la Fiscalía

Una circular que se distribuyó a todas las fuerzas de Seguridad encargadas de la seguridad en las carreteras: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos de Esquadra, Ertzaintza, Policía Foral de Navarra, que comparte el control de las carreteras de la Comunidad con la Guardia Civil, y las policías locales. En ella, la Fiscalía mostraba su preocupación por la práctica frecuente de acelerar por encima de los límites de velocidad después de rebasar un radar fijo.

El inspector de Tráfico de la Comisaría de Tudela de la Policía Foral, José Luis Galvillo, decidió realizar algunos controles que denominó "radares en cascada" para comprobar esta posible infracción. Galvillo confirma que se multó a conductores que habían pasado el primer radar a la velocidad adecuada, pero que la sobrepasaron en la segunda. Aunque matiza que no fueron "demasiados los sancionados". Aunque, la explicación no es que haya pocos conductores que aceleren tras un radar, sino que este tipo de controles requiere muchos recursos, por lo que fueron escasos los que montó la Policía Foral esta Semana Santa.

Tres patrullas o más

Control de velocidad de la Policía Foral de Navarra.

El inspector de la Comisaría de Tudela explica que para poder realizar este tipo de control de velocidad se requiere al menos tres patrullas: la primera para controlar el primer radar (si es móvil), una segunda patrulla para el segundo radar y la tercera dedicada a parar a los infractores.

Por eso, la Policía Foral no tiene la intención de generalizar este tipo de controles "en

cascada", aunque los seguirán usando en aquellos tramos y momentos que considere adecuado. "Los radares se instalan para evitar la accidentalidad y el recurso de usar varios seguidos está ahí y lo podemos usar en campañas o cuando lo veamos necesario", explica Calviño.

El responsable del Tráfico de la Comisaría de Tudela explica que los conductores que circulan respetando los límites de velocidad cuando pasan un radar siguen a 120 o 130 km por hora como mucho, pero los que circulan a 150 kilómetros y reducen por un radar, luego vuelven a coger rápidamente los 150 kilómetros, porque "los que quieren vulnerar el límite de velocidad entienden que no habrá un segundo radar", dice.

Recaudatorio

Desde Pyramid Consulting consideran que el uso de este sistema de varios radares tiene un sentido recaudatorio. Itziar Garcimartín, abogada del bufete, matiza en primer lugar que "los radares móviles no tienen la obligación legal de ser señalizados", aunque matiza que el [Preámbulo del Real Decreto 596/1999 por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997](#) que regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos dice textualmente que el radar: "tiene por finalidad poner a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad el empleo de estos medios para la prevención de actos delictivos".

Por tanto, en opinión de Garcimartín con la colocación de este tipo de dispositivos, es más que evidente el claro afán recaudatorio: "se trata llanamente de un segundo intento de imponer una multa, si el primero de los radares no ha sancionado al conductor. Y este ánimo recaudatorio, que contraría claramente la finalidad con la que han sido creados estos aparatos, es evidente, ya que en contraposición con este tipo de aparatos, sería mucho más sencillo, efectivo y disuasorio, la colocación de un [radar de tramo](#)".

Explicación de la DGT del funcionamiento de un radar de tramo.

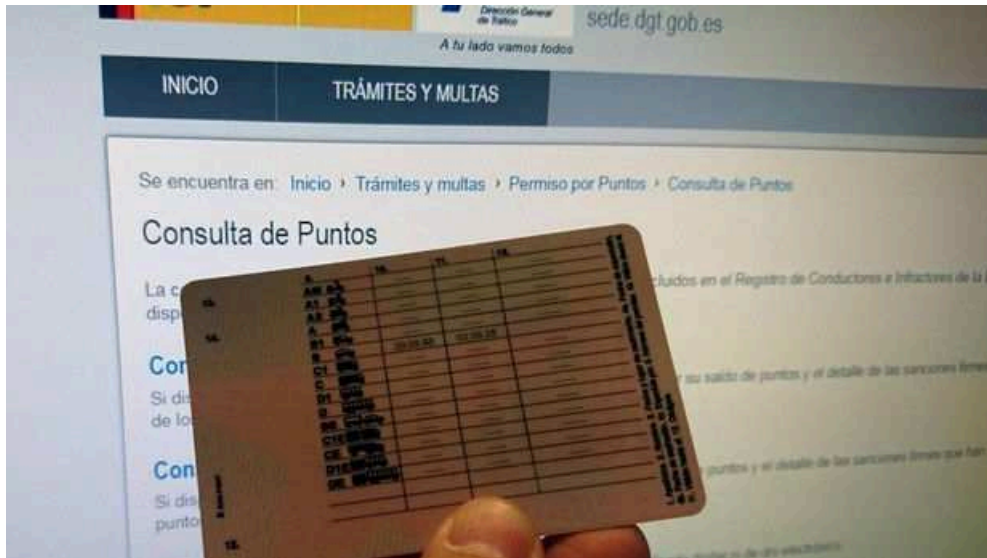
Hacer cumplir la norma

El inspector de Tráfico de la Policía Foral no quiere entrar en si los controles son una medida con afán recaudatorio, pero es tajante: "a mi nadie me ha dicho que tengo que recaudar más dinero". Y matiza que su obligación es hacer cumplir las normas que se imponen desde la DGT y los "radares en cascada" son un elemento más para realizar su función.

"Las infracciones van cambiando y nuestros sistemas de trabajo también han de cambiar para ajustarse", explica. Como ejemplo de cómo varían los hábitos en la conducción, pone como ejemplo los controles de alcoholemia: "hoy es muy raro detectar conductores que den positivo por la noche; la gente o ya no bebe de noche o si lo hace, no conduce."

Comprueba tus puntos del carné: la DGT reconoce errores administrativos

original



Si recientemente has recibido una carta informando de la pérdida total de los puntos del carné de conducir, puede tratarse de un error. La DGT está cometiendo **errores en la anotación de la pérdida de puntos**, motivo por el cual, los conductores pueden recibir una pérdida de vigencia en el carné de conducir no siendo un dato correcto.

Según el [Comisariado Europeo del Automóvil CEA](#), cuando un conductor recibe una notificación por pérdida de puntos del carnet de conducir, debe comprobar en la **Jefatura Provincial de Tráfico de su localidad**, el historial de puntos, ya que, en muchos casos la acumulación de puntos está caducada o ni tan siquiera les corresponde o la pérdida de puntos nunca fue notificada.

En uno de los casos, gestionado recientemente por los abogados de esta asociación, el conductor **fue denunciado por la pérdida total de los puntos** de carné de conducir, cuando se solicitó el informe de la Jefatura Provincial de Tráfico [se pudo comprobar](#) que se trataba de un error administrativo. El conductor denunciante nunca había sido sancionado con pérdida de puntos del carné.

La **Jefatura Provincial de Tráfico** informó que no podían modificar el error inmediatamente ya que, el periodo para subsanar los errores puede superar los seis meses, por lo que, durante ese tiempo, la Guardia Civil de Tráfico puede seguir sancionando al conductor por circular sin puntos en carné de conducir.

En la DGT reconocen, [según CEA](#), que se trata de un problema puntual que tienen en sus archivos, por lo que, los conductores que sufran este tipo de problemática deben pedir su historial de puntos y acudir a un abogado especializado.

En la actualidad, todos los conductores disponemos de un carné de conducir por puntos que cuenta con **un saldo inicial de 8 puntos**, que nos otorgan nada más aprobar el examen de conducir. Si, durante los tres años siguientes, se mantienen intactos, se convertirán en 12, es decir, el máximo que se tenía antes de este nuevo sistema. Pero si en los siguientes tres años continuamos sin infracciones, de nuevo nos entregan más puntos, 2 esta vez (el saldo llegará a 14). El último punto (15) se concede a los 3 años siguientes si, de nuevo, seguimos sin cometer ninguna infracción.

La consulta de puntos solo está disponible para conductores incluidos en el **Registro de Conductores e Infractores** de la [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) que dispongan de un

permiso de conducción en vigor.

Presentan un sistema para evitar el olvido de menores en el coche

original

Los olvidos de menores en el vehículo provocan numerosas muertes. Sólo en Estados Unidos desde 1990 se han producido 830 fallecimientos infantiles por este motivo. Un innovador dispositivo permite avisar a los padres de que se han olvidado del menor en el coche. Se trata de SENSORSAFE, un clip conectado al sistema de arneses de la silla del pequeño y, a su vez, al teléfono de los padres mediante Bluetooth. La compañía Cybex ha presentado este revolucionario dispositivo en el Barcelona Automobile. El dispositivo permite además controlar la temperatura de la sillita evitando así el sobrecalentamiento y los golpes de calor. Además, envía una notificación instantánea en el momento en el que los niños intentan salir o sacar los brazos de los arneses. Es la primera vez que una compañía especialista en puericultura participa en el salón, que cuenta con un espacio dedicado a las nuevas tecnologías aplicadas al automóvil. La tecnología tiene un papel fundamental en la seguridad. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad infantil. El uso de un sistema de retención infantil reduce en un 90% la posibilidad de sufrir lesiones y en un 75% el índice de mortalidad.



La Jornada Vulnerables analiza las repercusiones del uso de bicicletas, patinetes y monopatines en las ciudades

original



Like 0 Share

Coslada, jueves 9 de mayo de 2019.-. El parque de Educación Vial de Coslada ha acogido a lo largo de toda esta mañana la 'Jornada Vulnerables', una iniciativa que tiene como objetivo lograr datos para la elaboración por parte de las y los estudiantes de Primero de Bachillerato del IES Antonio Gaudí de un 'Decálogo de buenas prácticas para la movilidad'.

En la iniciativa, organizada por Policía Local de Coslada y la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid ha estado el alcalde de Coslada, Ángel Viveros, quien ha querido acompañar a los alumnos y alumnas que han tomado parte en la Jornada desarrollada en el Parque Municipal de Educación Vial, ubicado en el antiguo colegio Agapito Marazuela. Con el regidor han estado el edil de Educación, Cultura y Deportes, Iván López, el Intendente Jefe de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, así como representantes de Coslada Accesible, AESLEME (Asociación por la prevención de accidentes de tráfico y ONG de atención a víctimas de accidentes) y de la Dirección General de Tráfico.

Lo novedoso de esta Jornada ha sido que se ha prestado especial atención al uso, cada vez mayor en las ciudades, de vehículos de movilidad personal (VMP), es decir, bicicletas, patinetes y monopatines, que son utilizadas en gran medida por personas jóvenes. El impacto de los VMP, tanto en la movilidad y seguridad vial urbana, así como en el medioambiente, han sido objeto de estudio y valoración.

Partes práctica y teórica

La Jornada se ha dividido en dos partes. En la primera se han realizado prácticas en bicicletas y en karts eléctricos, en las que durante el periodo de circulación, se ha detenido la práctica cada cierto tiempo, para que el alumnado cambiara de grupo y desempeñara varios roles. Policía Local y Guardia Civil se han encargado tanto de dirigir el tráfico, como de la dinámica de los ejercicios.

Las segunda parte de la jornada ha consistido en la realización de ejercicios teóricos con trabajo en grupos y una mesa de análisis y conclusiones. En esta parte teórica ha participado la Asesora Pedagógica de la Unidad de Intervención Educativa del IES Antonio Gaudí, de la ciudad.