

• Revista de Prensa •
Del 12/09/2019 al 13/09/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	13/09/2019	ABC Sevilla, 23	Los patinetes no podrán circular por las zonas peatonales	Escrita
2	13/09/2019	La Voz de Galicia, 6	¿Cómo ir al cole con seguridad?	Escrita
3	13/09/2019	El Progreso, 5	Las distracciones al volante causan el 45% de los siniestros mortales en Lugo	Escrita
4	13/09/2019	Canarias7, 34	'La vuelta al cole' de la 'cole' de la forma más segura	Escrita
5	13/09/2019	El Economista	Telefónica se alía con Seat y la DGT para tecnificar la seguridad vial	Digital
6	13/09/2019	La Vanguardia	¿Sabes cuándo puedes circular marcha atrás sin que te multen?	Digital
7	13/09/2019	Vozpópuli	Más negocio para las autoescuelas: por cada suspenso, la DGT obliga a dar cinco clases	Digital
8	13/09/2019	El Periódico de Extremadura	La policía local hará controles por distracciones al volante	Digital
9	12/09/2019	El Mundo	La tecnología como aliada para salvar vidas en las carreteras	Digital
10	12/09/2019	Europa Press	Unas 40 empresas e instituciones se han interesado en implantar planes de seguridad vial	Digital
11	12/09/2019	La información.com	La DGT avisa: 'la regla del cuadrado' que debes seguir para evitar multas	Digital
12	12/09/2019	Periodistadigital.com	Te explicamos cómo salir del coche en una riada	Digital
13	12/09/2019	Universitat Oberta de Catalunya	¿Es realmente sostenible el uso del patinete eléctrico?	Digital
14	12/09/2019	Levante-emv.com	Autoescuelas de Castelló piden control para evitar fraudes en el carnet de coche	Digital
15	12/09/2019	Cadena Ser	El "Día sin coches" centra los actos de la Semana de la movilidad	Digital

Los patinetes no podrán circular por las zonas peatonales

► La nueva ordenanza que aprobará el pleno los obligará a transitar por el carril bici

MERCEDES BENÍTEZ
SEVILLA

Los patinetes no podrán circular por las zonas peatonales. Es una de los principales puntos de la modificación de la normativa para regular el uso de estos vehículos de movilidad personal que aprobará la próxima semana el Ayuntamiento de Sevilla en un pleno que tendrá lugar el viernes día 20.

Después de que el pasado marzo el pleno aprobara una nueva ordenanza municipal de circulación para regular los patinetes eléctricos, la norma pasó a la fase de alegaciones. Y ayer se produjo una reunión de la comisión informativa en la que se explicó a los grupos municipales cómo quedará la citada normativa, a la que se han presentado durante estos meses una docena de alegaciones.

De esa reunión ha trascendido que se estimaron finalmente dos alegaciones y que finalmente la normativa impondrá la prohibición de que estos vehículos circulen por zonas peatonales y por aceras y los obligará a ir por el carril bici.

A gran velocidad

Con ello se evitará que los numerosos patinetes que circulan por la ciudad (tanto los privados como los puestos en circulación por varias empresas de alquiler) se metan por calles como la avenida de la Constitución o la calle San Fernando, dos vías muy transitadas y por las que además de los peatones y las bicicletas circula el tranvía. De hecho, en las últimas semanas se han visto estos vehículos a gran velocidad, algunos incluso superando los 30 kilómetros por hora y más de prisa que el metrocentro.

Con la nueva normativa, que supondrá la imposición de sanciones para los conductores que infrinjan esta norma y circulen por vías peatonales, se



Un patinete circulando por el centro de Sevilla

ROCÍO RUZ

No por la acera

Los vehículos de movilidad personal tampoco podrán discurrir por las aceras y no se podrán dejar estacionados en cualquier lugar que no esté habilitado

Sin pasajeros

Tampoco se permitirá llevar pasajeros ni ir bebidos ni bajo los efectos de alcohol; también se prohibirá ir con auriculares o hablando por teléfono móvil

regulará la cuestión y se evitará el «caos» que se ha visto en las últimas semanas por algunas zonas del casco histórico por donde sí que seguirán pasando las bicicletas.

Según parece, los argumentos para hacer esta diferenciación entre bicis y patinetes se basan en que a las primeras se las considera un medio «de esparramiento» mientras que los segundos, vehículos de movilidad personal, se incluyen entre los medios de transporte.

En el caso de las zonas donde no exista el carril bici, los patinetes sólo podrán entrar en calles donde la velocidad esté limitada a 20 ó 30 kilómetros por hora o en vías de dos sentidos con un sólo carril por sentido que tenga impuesta una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora.

Mínimo 15 años

Además, estos vehículos serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros. La edad mínima permitida para circular será de 15 años. Los menores tendrán que llevar casco.

También se prohibirá circular con cascos de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos, así como aparatos de telefonía móvil. Tampoco bajo los efectos del alcohol o las drogas.

La idea es prohibir a estos vehículos estacionar en aceras y zonas peatonales, así como en cualquier lugar distinto de los que se habiliten para dichos vehículos y el amarre de estos a los elementos de mobiliario urbano, arbolado, señalización de tráfico o aparcas bicis. De momento, no hay zonas habilitadas por el Ayuntamiento para estacionar, algo que posiblemente se hará en un futuro.

Según ha podido saber ABC, en el equipo municipal existe gran interés por regular estos vehículos, ya que no contaminan pero también hay preocupación por evitar el «caos» después de que los patinetes de alquiler circulen por toda la ciudad. También porque se están encontrando patinetes aparcados junto a zonas turísticas de la ciudad como la Catedral.

El fiscal de Seguridad Vial, Luis Rodríguez, advirtió hace unos días del peligro que entrañan estos vehículos y abogó porque cuanto antes se ponga en marcha una regulación estatal por la DGT para evitar ordenanzas contradictorias.

¿Cómo ir al cole con seguridad?

Caminando, en autobús escolar o en coche particular. Comienza el curso y el traslado de los menores entre la casa y el colegio tiene riesgos que hay que conocer

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

Atascos, coches subidos a las aceras o aparcados en doble y triple fila, niños cruzando la calzada... Son escenas que se repiten en las últimas horas ante muchos colegios gallegos y que disparan los riesgos de atropello. Estas situaciones de riesgo se producen fundamentalmente en los primeros días de clase, cuando el transporte escolar aún no opera a pleno rendimiento y los padres quieren llevar a sus hijos al colegio. Pero ¿en realidad es necesario ir al cole en coche particular?

En algunos casos puede ser, pero por lo general el servicio público de transporte escolar en Galicia se extiende a lo largo del territorio interurbano, y en las ciudades los escolares podrían ir en la mayoría de las ocasiones caminando al colegio. Es lo que recomienda la delegada de Stop Accidentes en Galicia, Jeanne Picard, que apuesta por que los padres lleven a sus hijos andando siempre que sea posible, «pues es lo más seguro y lo más saludable». Su asociación pretende que los niños gallegos puedan ir solos y seguros al colegio por caminos escolares seguros.

Se trata de rutas en las que colaboran las Administraciones públicas con la creación de infraestructuras seguras (pasos de peatones señalizados, zonas ordenadas de aparcamiento o paradas de bus en zonas seguras), las asociaciones de padres, los vecinos e incluso los comerciantes. To-



Coches en las aceras y en doble fila. La imagen es del miércoles en A Coruña. Los niños caminan entre coches subidos a las aceras y aparcados en doble fila para ir al colegio. **ÁNGEL MANSO**

dos participan de alguna forma en esas rutas, bien sea de manera activa al paso de los escolares, vigilando que no haya incidencias o prestando su ayuda en caso necesario.

TRANSPORTE ESCOLAR

La mejor opción. Es el servicio más seguro para los desplazamientos de miles de escolares en Galicia. Se extiende por toda Galicia y garantiza el traslado de los niños desde el domicilio al colegio. Pero hay riesgos. La DGT y la asociación de seguridad vial infantil Aesvi advierten que el momento más peligroso se origina al subir o bajar del

autocar, que es cuando ocurren el 90 % de los accidentes en el transporte escolar.

NO ADELANTAR EN LA PARADA

Bajar y subir del autobús. Los expertos recomiendan que los demás vehículos no adelanten a los buses escolares mientras suben o bajan en la parada los estudiantes.

EN COCHE PARTICULAR

Siempre con sillita infantil. Por corto que sea el trayecto, ningún niño debe viajar en coche sin un sistema de retención infantil (SRI) adecuado a su peso y altura.

NI ABRIGOS NI MOCHILAS

El cinturón, bien ajustado.

Los niños deben ir bien sujetos y sin holguras en los arneses. No deben llevar abrigos o prendas gruesas, ya que limitan la efectividad del SRI y el niño puede salir despedido al deslizarse bajo el arnés en caso de accidente o frenazo. Por supuesto, el SRI nunca debe ponerse con la mochila.

BAJAR DEL COCHE

Solo por el lado de la acera.

La bajada del coche es otro momento de riesgo. El menor debe bajarse del coche siempre por el lado de la acera, nunca por la puerta que da a la calzada.

Las distracciones al volante causan el 45% de los siniestros mortales en Lugo

► La DGT y el subsector de Tráfico inician una campaña para concienciar sobre los despistes en carretera. Un camión y dos furgones camuflados recorren las vías para controlar estas conductas

PAULA VILARIÑO
#pvilarino@elprogreso.es

LUGO. Las distracciones al volante son la causa del 45% de los accidentes mortales que se registran en la provincia lucense, tal y como confirmó ayer la subdelegada del Gobierno en Lugo, Isabel Rodríguez. «Está demostrado que unha terceira parte dos accidentes mortais rexistrados en España durante o ano pasado —concretamente o 32%— foron debidos ás distraccións ao volante. E na provincia de Lugo, o dato é aínda peor, xa que foron case a metade, o 45%», aclaró Rodríguez.

Isabel Rodríguez ratificó estos datos durante la presentación de la nueva campaña que pondrá en marcha la Dirección General de Tráfico, en colaboración con el subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Lugo, para vigilar y controlar las distracciones al volante. El dispositivo arrancará el próximo lunes y se prolongará hasta el domingo 22.

Para controlar los despistes en carretera, además de las campañas específicas, la DGT cuenta con un camión y dos furgones camuflados —sin ningún rótulo oficial— que recorren las carreteras del país. Y es que, tal y como reconoció ayer el jefe provincial de Tráfico, Ángel Álvarez, «se trata de conductas que entrañan mucho riesgo, pero que son difíciles de detectar».

Según apuntó, «las distracciones tienen tanto o más peso en los accidentes que el alcohol o la velocidad inadecuada. Y el problema es que, muchas veces, la distracción se combina con otro factor. De hecho, la mayoría de los accidentes no tiene solo una causa, sino que fallan varias cosas. Cuando perdemos la atención al volante o apartamos la vista de la carretera conduciendo un turismo, una motocicleta, o una bicicleta, lo que hacemos es quedarnos vendidos. Si surge un imprevisto o un obstáculo, como



De izquierda a derecha, el jefe provincial de la DGT, la subdelegada y el jefe del subsector de Tráfico. A. SOENGAS

Ángel Álvarez
Jefe provincial de la DGT

«A veces, la diferencia entre un accidente con daños materiales y uno mortal puede estar tan solo en un segundo»

«En carretera no todo está previsto y la rutina también puede ser un peligro. Hay que afinar los cinco sentidos»

«Todos tenemos el impulso de mirar el móvil cuando llega un whatsapp, pero cualquier mensaje puede esperar»

la irrupción de un peatón o de otro vehículo en la calzada, no vamos a poder reaccionar con tiempo».

Ángel Álvarez destacó además que, en la carretera, las conductas no suelen tener marcha atrás. «Muchas veces, la diferencia entre

Isabel Rodríguez
Subdelegada del Gobierno

«O uso do móbil ao volante é un perigo serio, como tamén o é cambiar de emisora ou acender un cigarro»

«Hai que concienciar aos automobilistas da importancia que teñen os despistes nas estradas, pero tamén aos peóns»

«O ano pasado, os peores meses foron setembro e outubro, con 8 accidentes mortais. Detrás de 5 estaba a distracción»

un accidente con daños materiales y uno mortal puede estar tan solo en un segundo, en una maniobra evasiva o en una reacción oportuna que hayamos conseguido hacer. Y hay que tener en cuenta que las distracciones son muy impor-

tantes por sí mismas, pero lo son todavía más cuando van asociadas a otros factores, como la velocidad excesiva. Si la distracción se combina con otras conductas que no sean atender estrictamente a la carretera, conducir se convierte en una bomba de relojería».

El jefe provincial de la DGT aprovechó también la ocasión para «llamar la atención» sobre el peligro que puede haber también en la rutina, en el retorno a la normalidad. «Los meses de septiembre y octubre del año pasado fueron especialmente trágicos. Son meses de rutina de trabajo, de estrés, y de peores condiciones de visibilidad. Lo que tiene nuestra seguridad en las vías públicas», comentó, «es que no es suficiente con hacerlo bien solo a veces, tenemos que hacerlo bien siempre. Es una cuestión de todos los días. No hay que tener miedo en la carretera, pero sí respeto».

MÓVIL. Tanto la subdelegada del Gobierno como el jefe provincial de la DGT —que también estuvie-

ron acompañados por el jefe del subsector de Tráfico de la Guardia Civil en Lugo, el capitán José Miguel Martínez— coincidieron en destacar que una de las principales distracciones al volante es el uso del teléfono móvil.

«Con el móvil hay que tener mucho cuidado. Todos tenemos el impulso de mirar el teléfono cuando llega un whatsapp, pero cualquier mensaje puede esperar. Si queremos mirar el móvil, paremos y dediquémosle el tiempo necesario. La DGT, apunta Ángel Álvarez, «revela que hay varios estudios que ponen de relieve que ir atento al móvil aumenta entre 3 y 4 veces, al menos, la probabilidad de sufrir una colisión. Además, después de un minuto y medio de conversación, aunque sea con el manos libres, dejamos de percibir un 40% de las señales y de lo que pasa en la carretera».

El jefe de la DGT en Lugo recuerda además que el tráfico es también una cuestión de convivencia. «Las carreteras las utilizamos todos y tenemos que saber que no podemos llevarlo todo previsto. No podemos adelantar todo lo que va a pasar, por eso tenemos que afinar los cinco sentidos».

FECHAS. Durante la presentación de la campaña, Isabel Rodríguez explicó que la iniciativa se pone en marcha ahora porque septiembre y octubre fueron los meses con más accidentes mortales en Lugo en 2018. «Foron os meses máis tráxicos nas estradas da provincia de Lugo, donde houbo oito accidentes con nove vítimas mortais. En 2019, no que levamos de ano, xa tivemos catro mortos nas estradas da provincia. E dos 8 accidentes que houbo o ano pasado, en 5 deles, as distraccións foron un factor moi importante. Os despistes ao volante constitúen un problema serio para os condutores e tamén para os peóns».

Isabel Rodríguez insistió en la importancia que tiene no utilizar el móvil al volante. «O uso do teléfono móbil, aínda que é unha ferramenta moi útil por si hai unha avaria ou unha emerxencia, é un perigo serio ao volante. Como tamén o é cambiar unha emisora de radio, acender un cigarro ou mirar aos asientos de atrás. Hai que concienciar aos automobilistas da importancia destas distraccións, pero tamén é importante concienciar aos peóns», concluyó.

“La vuelta al cole” de la forma más segura



Durante el curso escolar es cuando más desplazamientos diarios se producen. Es el momento de que padres y adultos implicados en la educación y protección de los niños se conciencien sobre la importancia de extremar la protección de los pequeños en todos los trayectos que se realicen, por cortos que sean. No hay que olvidar que el 1% de los fallecidos en accidentes de tráfico durante 2018 fueron niños de hasta 14 años. La Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil -AESVI- ha preparado una serie de recomendaciones para mejorar la seguridad en sus desplazamientos.

Desplazamientos en transporte escolar

- En un transporte escolar, el momento más peligroso se produce al subir o al bajar de la guagua

el niño no debe pasar por delante o detrás del vehículo para evitar situaciones de riesgo!

- Hay que respetar las zonas de parada, ir con tiempo suficiente, y enseñar al niño a subir o bajar de forma ordenada, sin empujar a otros niños. Evita riesgos y no esperes al niño al otro lado de la calzada, de lo contrario el niño podría cruzar la calle de manera imprudente.

- Durante el recorrido, los niños deben permanecer sentados en su asiento con el sistema de retención adaptado a sus necesidades, y respetando las instrucciones de seguridad.

- El resto de conductores no debe adelantar a la guagua escolar mientras deja o recoge a los niños en la parada.

- Como padre o adulto respon-

sable del menor, debes comprobar la seguridad de los autocares en los que se desplaza el niño, solicitar al centro la contratación de guaguas con cinturones de 3 puntos y comprobar que un monitor acompaña a los niños durante el trayecto.

Si viajan en coche

- Siempre con un Sistema de Retención Infantil adecuado a su talla o peso, por corto que sea el trayecto, introduciendo o sacando al niño siempre por el lado más seguro, el de la acera.

- Verifica que el niño viaja bien sujeto y sin holguras en los arneses, evitando prendas o elementos que eviten la correcta sujeción a la silla, y nunca con la mochila puesta. El SRI debe instalarse en las plazas traseras y, si es posible, en el asiento trasero central.

- Ir con tiempo al colegio para evitar aparcar en doble / triple fila. Obligamos al pequeño a pasar entre coches, aumentando el riesgo de accidente.

- Instala la silla siguiendo cuidadosamente las instrucciones del manual de uso del fabricante y su etiquetado y verifica su anclaje. Para los más mayores es aconsejable usar una silla con respaldo hasta los 150 cm de altura, ya que proporciona protección frente a impactos laterales. Y para los pequeños, recuerda que, aunque la obligatoriedad de llevar al bebé en contra de la marcha es hasta los 15 meses es muy conveniente que alargues esta posición tanto tiempo como te sea posible.

Si viajan en moto

- La normativa permite llevar a niños de 12 años en ciclomotores y motocicletas como pasajeros, y excepcionalmente, desde los 7 años cuando se trate del padre, de la madre, tutor o persona mayor de edad autorizada. Desde AESVI recomendamos no utilizar la moto hasta que el menor cumpla los 12 años.

- El niño debe ir sentado correctamente a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales y debe utilizar el asiento correspondiente detrás del conductor.

- Otro requisito obligatorio es que el niño debe viajar en moto siempre con casco homologado, adaptado a su talla y ajustada su cinta de sujeción bajo el mentón.

- Los niños deben ir protegidos, junto al casco homologado, con toda la equipación, como

chaqueta de motorista con protecciones, guantes, pantalón y botas. En el caso de no disponer de equipación técnica, y en los casos de usar un ciclomotor o una motocicleta en entorno urbano, se recomienda pantalón largo, calzado alto, guantes de motorista, protecciones tipo “peto” más económicas y de fácil adaptación (espalda, hombros y codos) y rodilleras.

- Los niños nunca deberían llevar una mochila durante el transporte en motocicleta, ya que les puede desestabilizar, poniendo en riesgo su seguridad. La mochila debe amarrarse debidamente al trasportín o portaequipajes de la motocicleta.

Si van en bicicleta

- Es importante que los pequeños vayan con su casco y se hagan ver a través de elementos de iluminación y prendas reflectantes, sobre todo en otoño e invierno.

- Cuando vayan con la bici deben señalizar las maniobras, y sobre todo ser conscientes de que hay que tener cuidado con los peatones, ajustando la velocidad y circulando con precaución. El colegio debe habilitar una zona para dejar la bicicleta.

- La mochila no debe ir sobrecargada de peso, ya que podría desestabilizar al niño.

- Es recomendable que los adultos acompañen a los niños y niñas las primeras veces, identificando los puntos peligrosos, los cruces y pasos de peatones (y la forma de cruzar). Se les debe explicar también que deben circular de forma tranquila y segura.

Telefónica se alía con Seat y la DGT para tecnificar la seguridad vial

[original](#)

Este contenido es exclusivo para suscriptores

Para acceder a los contenidos de la **edición impresa** de elEconomista es necesario suscribirse. En caso de que usted ya se haya dado de alta, introduzca el código de suscriptor.

Si no está suscrito a elEconomista.es,

Para conocer las tarifas de las suscripciones a elEconomista.es y a la edición en papel de elEconomista

¿Sabes cuándo puedes circular marcha atrás sin que te multen?

Sonia Moreno • original

La DGT recuerda que es importante tener muy presente la regla RSM para realizar la maniobra

La maniobra marcha atrás se puede realizar en casos muy concretos y está totalmente prohibida en vías rápidas (Motortion / Getty Images/iStockphoto)

Nos ponemos en situación: vamos por la **autopista o autovía** y nos percatamos de que acabamos de pasar la salida que debíamos tomar para proseguir el camino hacia nuestro destino. No nos queda otra alternativa que seguir circulando para coger la siguiente, aunque para algunos conductores sería más rápido y cómodo detener el coche y deshacer el trecho **marcha atrás** para desviarse por donde toca. Sin embargo, esto es ilegal. Así lo establece el Código de Tráfico y Seguridad Vial.

El artículo 31 del reglamento indica que está **prohibido circular marcha atrás**, salvo en determinadas circunstancias. Concretamente, cuando no sea posible proseguir la ruta hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija (por ejemplo, en aparcamientos), y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla. No podrá superar los 15 metros ni invadir un cruce de vías.

El punto 3 del citado artículo especifica que bajo ningún concepto se puede ir hacia atrás en autovías y autopistas. A pesar de ello, los agentes de tráfico han detectado a más de un automovilista realizando esta temeraria maniobra. Y, para concienciar del peligro, la DGT ha compartido vídeos de estas infracciones graves, como el que ilustra este texto. La **sanción** por hacerlo conlleva pagar una multa de 200 euros y la retirada de 4 puntos del carnet.

Recomendación de la DGT para las maniobras de marcha atrás (Revista DGT)

Solo los conductores de **vehículos prioritarios** (ambulancias, bomberos, policía, Guardia Civil, y Protección Civil) tienen permitido, excepcionalmente, circular marcha atrás en vías rápidas siempre que lo hagan en servicio urgente, sin comprometer la seguridad propia y de otros usuarios. La normativa les autoriza a "dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta".

En los casos en los que la **maniobra** es legal para los automovilistas en general, ésta se debe **efectuar lentamente**, tras haberlo advertido con las señales preceptivas y haberse asegurado -incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario- de que, "por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía".

Es conveniente recordar la denominada **regla RSM** (Retrovisor, Señalización, Maniobra). Según recomienda la Dirección General de Tráfico a través de su revista, hay que ser muy precavidos antes de iniciar la maniobra, dificultada en términos de visión tanto por la postura del conductor como por elementos del propio coche (reposacabezas, pilares de la carrocería, diseño de las ventanas...).

Las cámaras de marcha atrás son muy prácticas porque muestran en la pantalla interior lo que hay en la parte posterior del coche (dcdp / Getty Images/iStockphoto)

Así pues, se hace indispensable utilizar constantemente los **retrovisores** y, si es necesario, se debe bajar del coche para analizar bien la situación. Las nuevas tecnologías, como los sensores de proximidad o las cámaras que muestran al conductor la imagen de lo que hay en la zona posterior del vehículo, facilitan el control de lo que acontece en esa zona.

La **señalización** de que el coche se moverá marcha atrás se realiza automáticamente

engranando la marcha atrás del cambio. En ese momento se encenderán las luces blancas traseras. Es importante hacerlo sin generar incertidumbre ni sorprender a demás usuarios de la vía. Aunque estemos en una pendiente que permita dejar caer el coche para moverlo hacia atrás, deberemos poner la marcha para indicar que vamos en esa dirección.

Como hemos dicho, la **maniobra** se debe hacer lentamente para poder reaccionar ante cualquier imprevisto. Si fuera necesario, debería poder abortarse para no comprometer la seguridad vial.

Más negocio para las autoescuelas: por cada suspenso, la DGT obliga a dar cinco clases

Alfonso Aguilera • original



A partir del 15 de septiembre, cada suspenso en el examen de conducir conlleva obligatoriedad de cinco clases más.

La DGT va a introducir a partir del próximo 15 de septiembre diversas modificaciones en el **examen de conducir**, entre otras cosas para adaptar el mismo a las nuevas tecnologías que incorporan los turismos de última generación especialmente en materia de ayudas a la conducción. Y es que en los últimos diez años muchos han sido los sistemas que se han ido desarrollando y que influyen sin duda en la conducción, facilitando en muchos casos la misma.



Nueva homologación de emisiones:

• pruebas en condiciones reales y precios al alza

Pero si en algunos puntos se busca adaptarse a los nuevos tiempos, en otros parece que el **afán recaudatorio** sigue siendo un aspecto que marca y mucho el proceso de sacarse la licencia de conducir, un sistema que en países como EEUU apenas supone 50 dólares –o menos en muchos casos– sin necesidad de recibir clases y conducir durante un cierto periodo de tiempo acompañado de alguien que supere los 21 años de edad, en España hay todo un negocio montado alrededor del carné de conducir con matrículas, tasas de exámenes y obligatoriedad de recibir sepas o no conducir un número de clases que supera las 20 ó 30 en

la mayoría de los casos... y renovarlo todo cuando suspendes un par de veces.

Y precisamente en este aspecto uno de los que más controversias va a generar, pues desde el día **15 de septiembre** cuando un alumno suspenda el examen práctico de conducir deberá recibir **otras cinco clases** extras para poder presentarse de nuevo al examen. Además, también sufrirá alguna que otra variación, como el establecimiento de unos plazos mínimos para poder presentarse a más de una convocatoria.

Nuevas tecnologías

Otro aspecto que introduce como novedad la DGT es que permitirá el uso de algunas ayudas a la conducción como el **asistente de aparcamiento** o el **arranque en pendiente**. La llegada de las nuevas tecnologías al automóvil en forma de asistentes a la conducción ha llevado a la DGT a tenerlas en cuenta variando su anterior postura y decidiendo permitir, a partir del 15 de septiembre, una serie de sistemas de ayuda a la conducción en los vehículos de examen destinados a la obtención del permiso de conducción. De este modo la DGT incorporará, a partir de esta semana de septiembre, novedades en la parte práctica de las clases y los exámenes del carné de conducir relacionadas con las nuevas tecnologías en el coche.

La DGT ha accedido, por un lado, a que las autoescuelas dispongan de vehículos con los últimos asistentes aplicados a la seguridad y las ayudas a la conducción; por el otro, los alumnos de estas podrán hacer uso de ellas en las clases y el examen para sacarse el carné de conducir. Por ejemplo, en las maniobras de aparcamiento a partir de septiembre los alumnos podrán aprovecharse de los ya habituales sistemas de ayuda como las **cámaras traseras** o los **sensores de distancia**. Otras tecnologías que los alumnos deberán conocer y saber utilizar son el sistema de ayuda de arranque en pendiente, el sistema y el aviso de frenada de emergencia, el sistema **Start-Stop** o la alerta de tráfico cruzado.

Aun así, los examinadores también procurarán que los futuros conductores sepan realizar las maniobras como la del aparcamiento sin necesidad de estas ayudas. Si los sistemas se pueden desconectar, se hará para comprobar que los alumnos también saben hacerlo por ellos mismos, tanto con las ayudas como sin ellas.

El examinador podrá preguntar al alumno cómo se desactivan algunos elementos como el **encendido automático de luces o limpiaparabrisas**, que siempre incluye un modo manual por estar expuestos a posibles averías. Por otro lado, de esta forma también despejan las dudas a las autoescuelas a la hora de adquirir determinados vehículos que incorporan los últimos sistemas en seguridad activa.

Si durante el desarrollo de la prueba cualquiera de los mandos mencionados, o ambos, se activara, no se aplicará **ninguna penalización**. La DGT contempla que puede darse el caso de que en la aproximación a un túnel o paso inferior con la obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance, el sistema actúe una vez rebasada la señal en cuyo caso tampoco se aplicará ninguna penalización. Si durante el desarrollo de la prueba el sistema de activación automática de alumbrado no se activase, siendo necesario por la falta de visibilidad, el aspirante deberá hacerlo manualmente. Si no lo hiciese, el examinador lo calificará como falta leve.

La policía local hará controles por distracciones al volante

original



Dos agentes de la policía local, en la plaza de San Pedro de Coria. - N. A.

frank bay UNICOM

La tecnología como aliada para salvar vidas en las carreteras

original



Telefónica, la Dirección General de Tráfico (DGT) y SEAT han presentado hoy en Becerril de la Sierra (Madrid) **dos casos de uso en los que la tecnología IoT (Internet de las Cosas) se pone al servicio de la seguridad vial para ayudar a reducir los accidentes** en las carreteras españolas.

El objetivo del proyecto es mostrar el funcionamiento de una solución de Internet de las Cosas para la **detección anticipada** y aviso de riesgo a los conductores que viajan por una carretera en **dos casos concretos** que provocan con frecuencia situaciones de gran peligro.

El primer caso se enmarca en **la presencia de un ciclista** rodando por la misma vía y el segundo, **la existencia de un coche parado en la carretera** a causa de avería u otro tipo de incidente.

La presentación del piloto ha tenido como escenario la llegada de la 18ª etapa de la Vuelta a España, y ha contado con la presencia de **Vicente Muñoz**, Chief IoT Officer de Telefónica; **Ana Blanco Bergareche**, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT; **César de Marco**, responsable de 5G Connected Car de SEAT; y el exciclista **Pedro Delgado**, protagonista del vídeo divulgativo que se ha proyectado en el acto y en el que se explica la inseguridad que viven los ciclistas en las carreteras y cómo la tecnología permite solucionar o limitar ese problema que se cobra muchas vidas y muchos recursos cada año.

El sistema de Internet de las Cosas se compone de un dron con cámara, que captura imágenes de lo que sucede en la carretera y la envía en tiempo real a través de la red móvil de Telefónica a un servidor que estará próximamente conectado con la plataforma DGT 3.0, y que procesa la imagen, detecta si hay una bicicleta o un vehículo parado en la carretera y envía una alarma al coche conectado de SEAT.

El vehículo está conectado a la red gracias a una unidad telemática, Telematic Control Unit (TCU), mediante tecnología **C-V2X (Cellular Vehicle to Everything)** gracias a un software que posibilita la comunicación entre la red interna del vehículo y el entorno de éste (la plataforma DGT3.0 de la Dirección General de Tráfico, los sistemas de señalización e infraestructura, otros vehículos...).

El resultado es que los coches conectados que circulan por esa vía en la misma dirección en la que se ha detectado el obstáculo reciben una alarma que les avisa del peligro que se van a encontrar más adelante, de tal forma que el conductor puede anticiparse y tomar decisiones con margen de maniobra, evitando posibles accidentes.

Telefónica ha dotado al proyecto de la **conectividad extremo a extremo** y ha abierto su red para que terceros puedan desplegar aplicaciones en el borde de la red, habilitando **comunicaciones críticas con respuesta inmediata** (baja latencia) como la de gestión de tráfico, ya que para establecer comunicaciones con los coches conectados es necesario que las latencias sean mínimas, y por ello es preciso **desplegar capacidades 5G en la red actual**, concretamente la capacidad del servidor **Edge Computing**, un gran cerebro distribuidor que aloja los contenidos y aplicaciones muy cerca de donde los consume el usuario.



Ya en el **Mobile World Congress** de este año, Telefónica y SEAT presentaron varios casos de **uso de coche conectado y conducción asistida vía 5G** en un entorno real por primera vez en España, en el que sensores instalados en las distintas infraestructuras de la ciudad avisaban a los coches conectados de la presencia de peatones, ciclistas y vehículos parados en las calzadas.

La plataforma DGT3.0 mantiene conectados a los usuarios de la vía informándoles del estado del tráfico en tiempo real, de los desvíos, carriles reversibles, aplicación de medidas en protocolos de contaminación, restricciones a la circulación, obras en ejecución y cualquier tipo de incidente que pueda afectar a la circulación.

Asimismo, les podrá enviar alertas de la proximidad de ciclistas, **la previsión de cortes o congestiones y el riesgo de niebla**. Todas estas informaciones son de vital importancia a la hora de mejorar la seguridad vial, sobre todo en carreteras secundarias.

Todos estos datos se intercambiarán entre los conductores y la plataforma inteligente de la DGT de forma anónima con todas las garantías para mantener la seguridad digital de los usuarios.

La relación de Telefónica con el ciclismo es muy estrecha como lo demuestra el hecho de ser el patrocinador principal del Movistar Team y su compromiso con la seguridad de los ciclistas

también se materializa en acciones como la iniciativa #RodamosJuntos, que lanzó hace dos años, con la ayuda de la DGT, del Consejo Superior de Deportes, de RTVE, la Vuelta a España y la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC). Se trata de una campaña de concienciación para recordar la importancia del respeto mutuo entre ciclistas y conductores en la carretera.

En el proyecto han intervenido también SEAT, referente en coche conectado, que ha aportado los vehículos conectados para ofrecer a los conductores una mejor y más segura experiencia al volante dentro de su **compromiso con la seguridad vial**; Ficsa, que ha desarrollado la unidad TCU y el software que permite la transmisión de información de un coche a cualquier entidad externa que pueda afectarle y viceversa, y Aeorum, que ha diseñado y desarrollado los drones con cámara así como la inteligencia para poder identificar los obstáculos que aparecen en la vía.

Esta acción se enmarca dentro del **compromiso de la DGT con la seguridad en las carreteras poniendo especial énfasis en los ciclistas**, uno de los colectivos de usuarios más vulnerables, como lo demuestra el hecho de que en 2018 un total de 36 ciclistas fallecieron en las carreteras españolas. El objetivo es poder erradicar los accidentes mortales y graves, así como reducir al mínimo las emisiones en las carreteras y para conseguirlo la tecnología es una de las grandes aliadas.

Unas 40 empresas e instituciones se han interesado en implantar planes de seguridad vial

original



CANTABRIA.-Unas 40 empresas e instituciones se han interesado en implantar planes de seguridad vial

Contenido: Representantes de 40 empresas e instituciones de Cantabria han participado este jueves en una jornada de trabajo organizada por el Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo (ICASST) para dar a conocer el 'Proyecto CIRCULA', mediante el cual el Gobierno de Cantabria, en colaboración con la Dirección Provincial de Tráfico, quiere promover la implantación de planes de seguridad vial y reducir el número de accidentes de tráfico durante la jornada laboral.

- **Headline / Tema:** Unas 40 empresas e instituciones se han interesado en implantar planes de seguridad vial
- **Pie de Foto:** La consejera de Empleo y Políticas Sociales, Ana Belén Álvarez, en una jornada de trabajo del ICASST sobre el proyecto CIRCULA
REMITIDA / HANDOUT por GOBIERNO

Fotografía remitida a medios de comunicación exclusivamente para ilustrar la noticia a la que hace referencia la imagen, y citando la procedencia de la imagen en la firma

- **Firma:** GOBIERNO
- **Fotos del Tema:** 1



13/09/2019 1 foto

La DGT avisa: 'la regla del cuadrado' que debes seguir para evitar multas

original



La DGT avisa: la regla de 'cuatro puntos' que debes seguir para evitar multas / Archivo

Para todo aquel que utilice el coche a menudo, sabe que hay una cosa en carretera que es detestada por casi la mayoría de conductores, y es cuando el que va detrás se pega demasiado al 'culo' de nuestro vehículo, **obviando completamente la distancia de seguridad**.

Esto **no solo puede suponer una multa**, sino que es una práctica peligrosa ya que, en caso de frenazo, lo más seguro es **sufrir un accidente**.

Por ello, la **DGT**, aprovechando su presencia en redes sociales, ha publicado a través de su cuenta oficial de Twitter un **aviso** en el que insta a mantener la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede **mediante "la regla del cuadrado"**.



Qué es la regla de 'cuatro puntos'

Vale, ¿pero en qué consiste, exactamente, **'la regla del cuadrado' de la que habla la DGT?** Realmente es una regla matemática que determina la distancia exacta que tienes que mantener con el vehículo que conduce delante de nosotros.

Para ello hay que tener en cuenta la velocidad a la que se circula. Pongamos, por ejemplo, que vamos a **50 km/h**. Bien, pues habría que eliminar la última cifra de este número y multiplicarlo por sí mismo. Así, habría que multiplicar por 5 (ya que obviamos el '0' de '50') por sí mismo: **25 metros de distancia de seguridad**.

En el caso de ir a **90 km/h**, habría que multiplicar 9x9, lo que daría **81 metros de distancia de seguridad**.

Además de provocar un accidente, si no se respeta la distancia de seguridad podría suponer la

retirada de cuatro puntos del carné de conducir, según indica la DGT.

Te explicamos cómo salir del coche en una riada

VueltaRapidaGT • original



Una riada en Marruecos se cobra siete víctimas mortales al arrasar un terreno deportivo



La riada de Arganda del Rey arrastra un macabro misterio: aparece un pie humano flotando

Consejos que pueden ser muy útiles en un momento de máximo apuro. La gota fría que ha afectado diferentes puntos de España en los últimos días deja graves daños a su paso, según recoge el autor original de este artículo [20minutos](#) y comparte Vuelta Rápida GT para Periodista Digital.

Para prevenir a los conductores que puedan ser sorprendidos por una riada o inundación, la DGT ha recordado cómo actuar con el coche ante este tipo de condiciones climatológicas. La propia entidad ha recordado que, sobre un vehículo detenido en medio de una riada, por cada 30 centímetros de profundidad, la fuerza de la corriente sobre el mismo se incrementa 225 kilos.

Además, cada 30 centímetros de altura del agua a partir de los bajos, su peso se reduce en casi 700 kilos por efecto del principio de Arquímedes. Por ello, una corriente de 10-20 km/h y 60 centímetros de profundidad, arrastraría a la inmensa mayoría de los vehículos. Por este

motivo, la DGT recomienda abandonar el coche en caso de que el agua arrastre nuestro vehículo. Si no se puede abrir la puerta, los ocupantes del turismo deberán salir por la ventanilla del lado contrario a la corriente.

¿Qué hacer ante una riada?

Si desconoce el terreno, no cruce, busque una carretera alternativa principal o solicite información al 112.

Aunque conozca la zona, la avenida ha podido variar las condiciones del terreno (desprendimientos, árboles cruzados...).

En caso de no poder abrir la puerta hasta que se inunde el interior y se iguale la presión, otra opción es salir por la ventanilla.

Si no baja el cristal, rómpalo con un objeto punzante, ya que el parabrisas laminado no se rompe.

Nunca luche contra la corriente, nade a favor de la misma, pero dirigiendo el rumbo hacia la orilla, una casa, árbol...

Qué hacer en caso de que nos sorprenda una [#inundación](#) o una [#riada](#) \x{1f449}No entres ni atraveses zonas inundadas. Si te sorprende la [#tormenta](#) y te arrastra la corriente, abandona el vehículo. <https://t.co/si8mtkp6XW> pic.twitter.com/73XzfhjdX

¿Es realmente sostenible el uso del patinete eléctrico?

original



Las consecuencias para el medio ambiente y la necesidad de regulación centran el debate sobre este transporte en las ciudades

Fue el producto estrella de las Navidades pasadas y, según los expertos, **la fiebre por el patinete eléctrico no ha hecho más que empezar**. Uno de sus modelos, el Xiaomi Mi Scooter, figuraba entre los 10 productos más vendidos en Amazon durante las Navidades pasadas, una muestra de la revolución que está desatando este vehículo de movilidad personal (VMP). Otro signo de que cada vez son más ciudadanos los que lo eligen como medio de transporte es el **auge del alquiler compartido**, dirigido por empresas privadas: Bolt, una multinacional de la micromovilidad estonia, ya tiene más de 25 millones de usuarios en 30 países. Y otro de los gigantes, la estadounidense Lime, asegura que la ocupación de sus patinetes se multiplicó casi por seis en los últimos meses.

Sin embargo, el desembarco del patinete eléctrico en las grandes ciudades no está resultando pacífico. Según el fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, durante **los 11 primeros meses del año pasado se produjeron en España 273 accidentes** en los que estuvieron implicados patinetes eléctricos y, al menos en dos de ellos, hubo fallecidos. Un escenario en el que puede estar influyendo la situación de ilegalidad que vive el sector. «**Que no haya regulación llama al comportamiento incívico** porque los usuarios que utilizan estos vehículos no están controlados. Eso significa que pueda haber menores conduciendo, que se conduzca sin casco, que se incremente no tanto el número de accidentes como la posibilidad de que estos sean más graves... Además, **no está claro por dónde pueden circular y por dónde no**, con lo cual se agravan los conflictos con los otros modos de transporte», explica [Eduard J. Álvarez](#), profesor de los [Estudios de Economía y Empresa](#) de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) y experto en movilidad y logística urbana.

Según explica J. Álvarez, también profesor del [máster Ciudad y Urbanismo de la UOC](#), cuando hay un accidente entre dos cuerpos no importa únicamente la velocidad sino el producto de la masa (el peso de la persona) por la velocidad. Por eso una colisión entre un peatón y un patinador puede resultar muy grave. «Si un patinete choca contra un coche puede generar un gran problema sobre el conductor del patinete. Pero **un patinete que circula a 30 km/h y choca contra un peatón puede causar tanto daño como una bicicleta o un ciclomotor**, o incluso más, y eso hay que considerarlo. El no regular abre un abanico de incertidumbre y de peligrosidad en las vías que es difícil de gestionar», advierte el profesor.

Una regulación inmediata

Es una de las razones por las que los expertos en movilidad urbana reclaman una buena regulación inmediata, ya que hasta la fecha la Dirección General de Tráfico tan solo ha dictado una instrucción, en 2016, que ha quedado obsoleta por la evolución tecnológica de los modelos. Países como Francia ya han regulado el uso de estos dispositivos debido a los problemas que ocasionaban, ya que en ciudades como París la situación era caótica.

«Desde mi punto de vista, **la regulación aquí es sencilla: asimilar el patinete eléctrico al ciclomotor**», explica Eduard J. Álvarez, que afirma que de ese modo el casco sería obligatorio, toda persona tendría seguro, se necesitaría una licencia para conducirlos, solo lo podrían usar los mayores de 16 años y tendrían que llevar luz y circular por calzada. Además, al obligar a los usuarios del patinete a ir por calzada **se reforzaría «la tendencia de las ciudades a regular las vías como vías 30, ya que los coches tendrán que ir con más cuidado**. Y esto sí contribuiría a la movilidad urbana», afirma.

La sostenibilidad, en entredicho

Una de las ventajas que se asocia al uso de los VMP es que mejoran la sostenibilidad de la movilidad urbana. Sin embargo, también esta condición se está cuestionando. La razón es que, aunque la transición hacia la movilidad eléctrica tenga aspectos positivos para las ciudades porque significa mucha menos contaminación en destino y motores más eficientes, **la electricidad necesaria para su funcionamiento se tiene que producir en algún lugar**, y con las fuentes de generación de energía actuales no resulta sostenible. «Al final **estamos creando otro tipo de contaminación sobre el planeta, aunque se reduzca, y mucho, la contaminación en destino**», señala el profesor de la UOC.

Otro problema relacionado con la sostenibilidad de los patinetes eléctricos es que **no están captando usuarios que hayan decidido cambiar el coche por este medio de transporte**, que era el objetivo. Según mostraba el segundo barómetro del RACC del ciclista urbano en Barcelona, más del 30 % de quienes usan el patinete procede del transporte público, y el 41 % procede de modos no motorizados, lo que significa que son personas que iban caminando o en bicicleta. «**Si el objetivo era hacer un trasvase del vehículo de combustión al vehículo eléctrico, únicamente estamos captando un 10 %**, que es el número de usuarios de patinete que proceden del coche o de la moto. Y ese es un porcentaje tan pequeño que no compensa», señala Eduard J. Álvarez.

A lo anterior se suma otra realidad que tampoco favorece la sostenibilidad de las ciudades: si gran parte de quienes utilizan el patinete procede del transporte público, un servicio deficitario que la Administración decide proporcionar por cuestiones sociales y medioambientales, la escasez de demanda puede poner en peligro el futuro de este servicio. «**En el momento en que empezamos a restar cuota al transporte público, hacemos que crezca el déficit** porque estamos descompensado la oferta y la demanda: la demanda baja y la oferta, siendo la misma, incrementa el coste por pasajero, y evidentemente el coste no financiado mediante tarifa. Por eso **se puede dar la situación de que la proliferación de VMP termine reduciendo tanto la demanda sobre el transporte público que se acaben cerrando líneas**», señala el profesor de la UOC, y añade que la única solución a esta situación sería que las plataformas que prestan los servicios de alquiler fueran públicas, de modo que se pudiera compensar el déficit de tarifa del autobús con los ingresos del patinete eléctrico.

Autoescuelas de Castelló piden control para evitar fraudes en el carnet de coche

n. b. b. • [original](#)



Una aspirante al carnet de conducir coloca el espejo retrovisor antes de iniciar la marcha del vehículo.

La Asociación Provincial de Autoescuelas de Castellón pide a sus miembros control al inscribir a alumnos en sus academias y máxima cautela con los candidatos sospechosos para evitar más casos de fraude en el examen de conducir, después de que se haya destapado una trama para copiar en las pruebas de tráfico de la capital de la Plana con pequeños micrófonos y cámaras, previo pago de 1.500 euros, como adelantó Mediterráneo en su edición de ayer.

El representante de las autoescuelas, Antonio Pertegaz, recuerda a sus asociados que llevar a examen a alumnos que realmente no han acudido a clase ni se han preparado las pruebas «va contra el reglamento». «Para evitar irregularidades como la que se ha detectado recientemente en Castelló hay que rechazar a aquellas personas que pretenden examinarse rápidamente, sin asistir al aula ni un día, y que resultan sospechosas desde el primer momento», afirma Pertegaz, quien alerta de que en ocasiones anteriores ya se han desenmascarado fraudes similares en la provincia, tales como la presentación de un candidato en nombre de otro cuando ambos tienen parecido físico (usurpación de identidad).

Desde la Jefatura Provincial de Tráfico no aclararon ayer si van a tomar alguna medida extraordinaria tras los últimos acontecimientos para reforzar los controles durante los exámenes.

Cabe recordar que el Grupo de Información de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil irrumpió en una prueba teórica y apartó a dos sospechosos de copiar para obtener el permiso. Los agentes lograron la confesión de los aspirantes, que llevaban implantado en el oído un sistema para recibir los soplos. Fue necesaria la intervención de un médico para poder retirar el micrófono y la cámara a los infractores. Ellos mismos admitieron haber pagado 1.500 euros por el chivatazo y, según sospechan los investigadores, estaríamos ante una trama dedicada a facilitar aprobados.

El "Día sin coches" centra los actos de la Semana de la movilidad

Cadena SER • original



La alcaldesa, Clara Luquero, y la concejala de tráfico, transporte y movilidad, Claudia de Santos durante la presentación de las actividades de la Semana de Movilidad / Radio Segovia

¡Camina con nosotr@s! es el lema propuesto por la Unión Europea en 2019 para la celebración de la Semana Europea de la Movilidad. La Semana Europea de la Movilidad es una iniciativa que surgió en Europa en 1999 y que cuenta con el apoyo de la Comisión Europea desde el año 2000. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre, programando actividades para promover la movilidad sostenible y fomentar el desarrollo de buenas prácticas en este aspecto.

Las actividades comenzarán el lunes 16 de septiembre en el Parque Infantil de Tráfico, en el que se desarrollarán los talleres para escolares "Movilidad infantil segura y sostenible" de 9:00 a 13:00 horas, impartidos por Policía Local en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico.

De 11:45 a 14:00 horas, el IES Andrés Laguna acogerá la charla y demostración práctica "Conducir sin riesgos, seguridad para todos" sobre estrategias de salvamento en accidentes de tráfico; impartido por el Servicio municipal de Extinción de Incendios.

A las 16:30 horas, partirá la visita guiada "Del diablillo a la Catedral", con la que recorreremos la ciudad partiendo del Barrio de los Caballeros, de la mano de un Guía Oficial de Turismo. Inscripción previa gratuita en el Centro de Recepción de Visitantes. Aforo limitado. Y a las 20:00 horas, *Movie-lidad*, el ciclo de cine y movilidad, propone la proyección del largometraje "The way" en los Cines Luz de Castilla (Autobús Línea 7). Recogida de invitaciones en el Centro de Recepción de Visitantes.

El martes 17 de septiembre, además de los talleres para escolares, la Avenida del Acueducto acogerá la actividad "Moverse sin verse", una experiencia de movilidad sin verse organizada por la ONCE de 11:00 a 13:00 horas. Y desde las 11:00 a las 15:00 horas podrá visitarse el Espacio Informativo de la Muralla (Puerta de San Andrés).

El miércoles continuarán los talleres para escolares en el horario y lugar previstos y podremos

visitar de forma gratuita el Centro Didáctico de la Judería (de 10:00 a 14:00 horas), la Real Casa de Moneda (de 10:00 a 18:00 horas) y la Casa-Museo de Antonio Machado (de 10:00 a 14:00 horas). Terminará el día con la proyección de "Bicicletas vs coches" en los Cines Luz de Castilla a las 20:00 horas, recogida de invitaciones en el Centro de Recepción de Visitantes.

El jueves día 19 será la visita gratuita a la Colección de Títeres de Francisco Peralta de 11:00 a 15:00 horas y de 15:30 a 17:30 horas. A las 11:00 horas, los alumnos de 5º y 6º de primaria del CEIP Santa Eulalia recibirán una charla sobre el uso de la bicicleta y la educación vial y posteriormente realizarán un recorrido por el barrio. Y el IES La Albuera acogerá la charla y demostración práctica "Conducir sin riesgos, seguridad para todos" a partir de las 11:00 horas.

El viernes 20, a partir de las 17:00 horas, tendrá lugar un Taller de multas en el que se entregará un boletín simbólico a los participantes, quienes divididos en grupos y acompañados de un Policía Local, recorrerán los barrios de Segovia y cuando perciban que se comete una infracción de tráfico o convivencia, la cumplimentarán y se la entregarán al infractor.

Por la tarde, será sesión de cine con la **proyección de "Bikes"** a las 18:00 horas en Cines Luz de Castilla. Recogida de invitaciones en el Centro de Recepción de Visitantes.

El deporte será protagonista el sábado 21 con la décima edición de la carrera Madrid-Segovia por las Vías del Camino de Santiago. Una prueba de ultrafondo, con un recorrido total de 100 km. Los corredores saldrán desde la Plaza de Castilla, en Madrid, a las 5:00 horas y llegarán al Azoguejo entre las 13:30 y las 00:30 horas.

Y de 11:00 a 13:00 horas habrá una patinada con salida y llegada en la Avenida del Acueducto, organizada por el Club Patinaje Segovia. Para realizar esta actividad es imprescindible llevar casco y saber frenar en taco giro básico.

La semana finalizará el domingo 22 con un "Día sin coche" en el casco histórico de la ciudad de 10:00 a 22:00 horas. Y con la 5ª Marcha Ciclista Día del Alzheimer de 11:00 a 12:00 horas con salida desde el Azoguejo. Inscripción previa en la sede de la Asociación de Alzheimer.

Con el fin de dar visibilidad a la Semana Europea de la Movilidad y animar a los ciudadanos a participar en las diferentes actividades, el Teatro Cervantes lucirá en sus puertas dos lonas realizadas para la ocasión. Una con el plano #SegoViandante y otra con la información de las actividades propuestas e imagen institucional.

El proyecto #SegoViandante, presentado en junio de este año, fue realizado por alumnos de 2º de ESO del IES Catalina de Lancaster (Santa María la Real de Nieva). Se trata de una propuesta de movilidad peatonal en la ciudad basada en un plano que recoge las distancias y tiempos medios entre diferentes puntos significativos de la ciudad caminando.

Sorteo Segoviandante: se hace el camino al andar

Turismo de Segovia propone a todos los segovianos y visitantes participar en este sorteo. Los participantes elegirán un itinerario de los que aparecen en el plano Segoviandante y hacerse una foto y subirla a sus redes sociales, durante los días 16 y el 22 de septiembre. La foto irá acompañada de un breve texto que haga referencia a los monumentos, zonas verdes, historia, etc. del tramo elegido. Es imprescindible utilizar los hashtags #SegoViandante y #SeHaceCaminoAlAndar.

El ganador del sorteo obtendrá 2 plazas para cualquiera de las visitas guiadas del programa Conoce Segovia y un lote de publicaciones de Turismo de Segovia valorado en 70 euros.

Toda la información de las actividades está disponible en el tríptico editado para la Semana Europea de la Movilidad y en www.turismodesegovia.com y www.segovia.es.