

• Revista de Prensa •
Del 27/09/2019 al 30/09/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	29/09/2019	Ideal Almería, 16	Fesvial premia a Ricardo Alemán con la medalla de oro de sus Premios Nacionales de Policías Locales	Escrita
2	30/09/2019	El Economista	Todo sobre los patinetes y bicis: la guía más detallada de su regulación en España por ciudades	Digital
3	29/09/2019	Yahoo España	¡Ahora sí! Los cambios del examen de conducir de la DGT en 2019	Digital
4	29/09/2019	Clásicos al Volante	El race recibe la medalla de plata al mérito social por parte de instituciones penitenciarias	Digital
5	28/09/2019	El Comercio Digital	«Un simple boli se convierte en un proyectil en caso de vuelco»	Digital

SECTOR

6	30/09/2019	El Mundo Valladolid, 6	LA POLICÍA MUNICIPAL REALIZA UNA CAMPAÑA DE USO DEL CINTURÓN	Escrita
7	30/09/2019	El Ideal Gallego, 31	Las multas relacionadas con el estado del parabrisas y cristales del coche	Escrita
8	30/09/2019	Diario de León, 10	EN BREVE	Escrita
9	29/09/2019	Levante EMV Valencia, 17	El examen de conducir ya permite el uso de tecnología salvo la ayuda para aparcar	Escrita
10	28/09/2019	La Tribuna de Albacete, 1	El 30% de los fallecidos en accidentes de tráfico no llevaban puesto el cinturón	Escrita
11	30/09/2019	Salamanca 24 Horas	La DGT pone en marcha una campaña especial para concienciar de la importancia del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil	Digital
12	29/09/2019	elperiodic.com	La Policía Local inicia una nueva campaña de vigilancia y control del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil	Digital
13	28/09/2019	Infobierzo.com	Las autoescuelas de la provincia de León demandan más examinadores	Digital
14	27/09/2019	La Razón	La DGT "siembra" con más de 1.300 radares las carreteras españolas	Digital
15	27/09/2019	Diez Minutos	Seguridad al volante: la edad sí influye	Digital

Fesvial premia a Ricardo Alemán con la medalla de oro de sus Premios Nacionales de Policías Locales

Este agente de la Policía Local es miembro del Gabinete de Educación Vial y hace años puso en marcha el proyecto 'Roquetas Educación Vial'

J. VALDIVIA

ROQUETAS DE MAR. Nuevo reconocimiento para el municipio por su implicación en la Educación Vial. En este caso se trata de un premio para el agente de la Policía Local de Roquetas de Mar, Ricardo Alemán, miembro del Gabinete de Educación Vial del municipio y creador del proyecto independiente 'Roquetas Educación Vial'. Fesvial, la Fundación Española para la Seguridad Vial, le ha concedido la medalla de oro de sus Premios Nacionales para las Policías Locales, reconocimiento que no es el primero en estos premios, ya que Alemán ya recibió en su día la medalla de plata.

La entrega del galardón tendrá lugar el próximo 10 de octubre en el Ifema de Madrid, coincidiendo con la III Convención Nacional sobre Seguridad Vial para Policías Locales. Fesvial organiza estos premios en colaboración con Unijepol, la asociación de jefes de las Policías Locales de España, así como la Federación Española de Municipios y Provincias, la Dirección General de Tráfico y la Fundación CNAE, entre otros.

El reconocimiento a Ricardo Alemán es el único que este año recaerá sobre la provincia de Almería, en unos premios que tienen diferentes categorías, ya que hay medallas de oro individuales para la Seguridad Vial y la Educación Vial, medallas de plata, así como premios a las buenas prácticas en cada uno de esos dos campos para cuerpos policiales de diferentes municipios.

Alemán creó en su día el proyecto independiente 'Roquetas de Mar Educación Vial', ofreciendo talleres y formación gratuita en la materia, y particularmente sobre los sistemas de retención infantil, sobre los



Como parte del Gabinete de Educación Vial, recibió hace unos meses en el Senado un premio 'Ponle freno'.



Alemán ya recibió la medalla de plata de Fesvial. :: R. I.



Suele impartir talleres sobre sillas infantiles. :: R. I.

que se ha convertido en un experto a nivel nacional, siendo invitado a numerosos congresos y eventos de todo el país.

Además de impartir conferencias sobre la materia, este policía local roquetero ha puesto en marcha una serie de proyectos solidarios que han permitido donaciones de marcas de sistemas de retención infantil a taxistas de Roquetas y el Bajo Andarax, así como a la Policía Local de Roquetas y los Bomberos del Poniente, para que puedan usarlos en su trabajo diario o en su formación. Unas donaciones que fueron acompañadas en todos los casos de formación especializada para los receptores de las sillas.

Ricardo Alemán ha colaborado con organismos como Atesvan, la Asociación de Técnicos en Educación y Seguridad de Andalucía, que también le concedió un premio de Buenas Prácticas este año, así como la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía, además de haber participado en un programa piloto de la Delegación de Salud de Jaén para la formación en materia de movilidad responsable y segura en el embarazo y el nacimiento.

Suya también fue la iniciativa de conmemorar, por primera vez en la provincia, el Día de las Víctimas de los Siniestros Viales, un acto educativo y reivindicativo que organizó durante varios años en solitario, movilizándolo a cientos de personas, hasta que tomó el relevo el Gabinete de Educación Vial de la Policía Local, que lo ha venido organizando en las últimas dos ediciones.

Por último, hay que recordar que este agente de la Policía Local también recibió otro reconocimiento nacional hace unos meses, en este caso como miembro del Gabinete de Educación Vial de la Policía Local. Se trata del premio 'Ponle Freno' de la Fundación Atresmedia por la campaña 'Disfruta el verano seguro' que lleva la formación en Educación Vial a las playas del municipio durante los meses de verano.

Más noticias en:
<http://roquetas.ideal.es>

Todo sobre los patinetes y bicis: la guía más detallada de su regulación en España por ciudades

original

- Sólo Madrid y Zaragoza han sacado concursos públicos para ofertar patinetes eléctricos
- Se espera que Valencia, Logroño, Pamplona, Palma y Granada pongan en marcha concursos de alquiler de patinetes
- El sector demanda una regulación a nivel estatal por parte de la DGT termine con la fragmentación normativa



Patinetes en Barcelona.

1. [Juan Ferrari](#)

8:24 - 30/09/2019

Si hay algo engorroso y difícil de comprender en estos momentos es la regulación de los [patinetes](#), scooters y bicicletas (Vehículos de Movilidad Personal) en el entramado legislativo español. Vamos de la [electromovilidad](#) personal. Es un verdadero batiburrillo de normas municipales. Con la intención de arrojar un poco de luz, *Ecomotor* se puso en contacto con la asociación Smartmobility-Adigital que agrupa a las principales empresas que ofertan patinetes y bicicletas eléctricas en alquiler compartido. | [Comparativa de movilidad personal en las grandes ciudades: Madrid aprueba y Valencia y Barcelona suspenden](#)

Tras conversar con José Luis Zimmerman, el secretario general de la asociación, y ante la dificultad de hacer un reportaje por la profusión de información que existe en estos momentos, Zimmerman se ofrece a facilitar a *Ecomotor* un informe detallado de cómo está actualmente la normativa de los patinetes y las bicicletas eléctricas en España y en algunos países europeos.

"Se incluye la definición de estos vehículos, sus limitaciones de circulación y medidas de seguridad, pero también una comparativa detallada de las seis grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao) y un repaso algo más sucinto de otros 16 municipios"

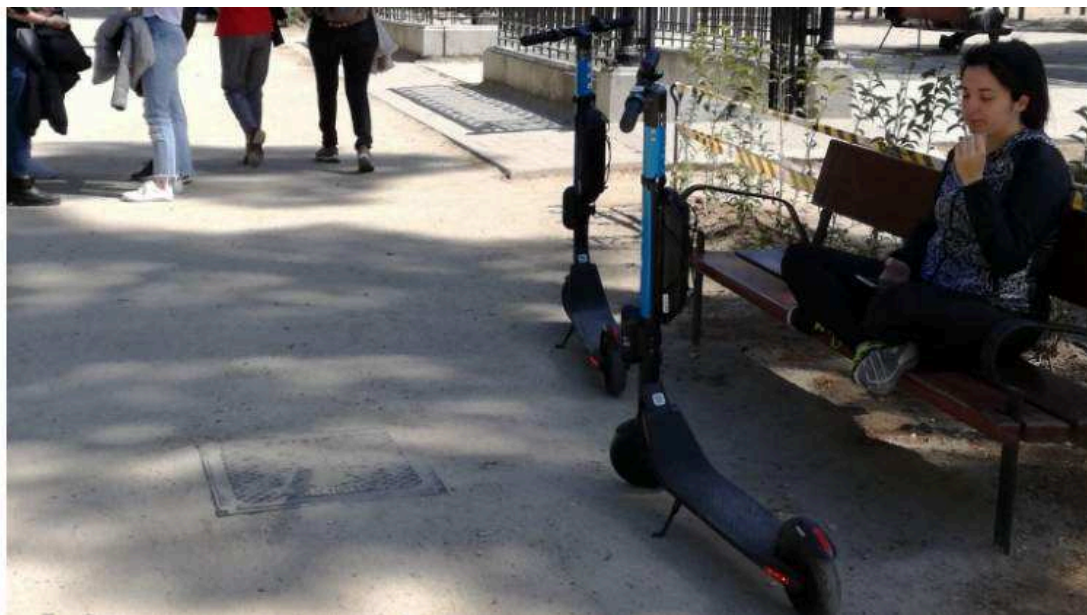
Se incluye la definición de estos vehículos, sus limitaciones de circulación y medidas de seguridad, pero también una comparativa detallada de las seis grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao) y un repaso algo más sucinto de otros 16 municipios. Por su claro interés, a continuación se reproduce el informe más detallado y actualizado que debe conocer todo usuario de patinetes y bicicletas eléctricas en España.

Pero para hacer el documento más periodístico, empezaremos con el capítulo de conclusiones

que obtiene la Asociación a modo de resumen de cómo está la regulación de los VMP en España.

Conclusiones

En primer lugar, se espera que una regulación a nivel estatal por parte de la DGT termine con la fragmentación normativa, al menos en lo que se refiere a la definición y clasificación de estos vehículos. Sin embargo, la definición que incluye el borrador de la DGT puede dar lugar a incertidumbre, pues solo especifica la velocidad máxima de los patinetes (de 25 km/h) sin entrar en cuestiones como dimensiones y masa. En este sentido, los Ayuntamientos podrían incidir en los mencionados parámetros (dimensión, masa, etc.) limitando la circulación de determinados modelos de VMP.



En segundo lugar, muchos municipios están regulando la circulación de los VMP por asimilación a la bicicleta, tratándose de un modo de transporte que cuenta con recorrido y aceptación -no siempre fue así- como alternativa para la movilidad personal y sostenible en las ciudades. Las bicicletas han logrado grandes avances en un nuevo modelo de convivencia de vehículos y peatones basado en los beneficios de la movilidad sostenible. En este sentido, los VMP pueden seguir construyendo sobre este modelo.

En tercer lugar, cabe señalar que los pliegos municipales para regular la actividad irán proliferando, atendiendo a la voluntad por parte de los Ayuntamientos de compatibilizar la actividad de los patinetes con el resto de alternativas de movilidad. También lo harán las tasas por ocupación del espacio público o similares, dado que los Ayuntamientos tienen el derecho (y la obligación) de regular el uso del mismo. Sin embargo, dados los beneficios del transporte compartido y sostenible, se considera que una tasa en la fase de nacimiento de las plataformas que prestan este servicio impedirá el desarrollo de estas alternativas ecológicas.

Sobre las concesiones, el modelo de Madrid, que limita las unidades por zonas o distritos y establece un régimen de data *sharing*, es el que se ha adoptado en Zaragoza. Razonablemente el mismo modelo se imitará por otros ayuntamientos.

Contexto general

Se analiza la regulación de los patinetes eléctricos, scooters, vehículos de movilidad urbana (VMU) o vehículos de movilidad personal (VMP en adelante). La normativa sobre patinetes destaca por su alta fragmentación, tanto según niveles territoriales y competenciales, como en relación con las distintas materias que deben regularse.

A. Definición de Vehículo de Movilidad Personal

La definición de los VMP debería supeditarse exclusivamente a la competencia estatal, de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como el Reglamento General de Vehículos. En el ámbito específico de los patinetes, dada su reciente aparición, no existe una norma vinculante que los defina o establezca sus especificaciones técnicas. Existe únicamente la Instrucción 16/V-124 de la DGT, de carácter orientativo y no vinculante .

Puede afirmarse que, con carácter general, los municipios han atendido a esta instrucción para regular la circulación de los patinetes, ya sea incorporando la definición orientativa a las ordenanzas municipales de circulación o mediante una mera referencia a dicha instrucción. Dado que la instrucción establece dos categorías distintas de patinetes, en este punto se observa fragmentación normativa en la medida en que algunos municipios optan por patinetes tipo A (velocidad máxima de 20 km/h y sin freno) y otros por patinetes tipo B (velocidad máxima de 30 km/h y con freno).

No obstante, el Ayuntamiento de Sevilla quiere optar por aplicar una definición al margen de la instrucción, creando una considerable fragmentación normativa adicional. Así, el proyecto de ordenanza de circulación que se está tramitando, establece unas especificaciones técnicas especialmente restrictivas en términos de masa (máxima 15 kg).

"En relación con la definición de los VMP, destaca el proyecto de Real Decreto de la DGT por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos. Este borrador establecería una definición unificada de patinetes"

En relación con la definición de los VMP, destaca el proyecto de Real Decreto de la DGT por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos. Este borrador establecería una definición unificada de patinetes, con rango reglamentario, que debería evitar la regulación por los municipios. De hecho, muchos de los Ayuntamientos no han regulado aún la cuestión de los patinetes por estar a la espera de esta norma. Sin embargo, en todo caso, esto no sucederá en tanto no se haya formado gobierno.

B. Normas de circulación

Las normas sobre circulación obedecen al marco general establecido a nivel estatal por la Ley General de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial junto con el Reglamento General de Circulación. Sin embargo, dada la necesidad de adaptar dichas reglas a las características especiales de cada municipio, estos últimos tienen competencia para regular por medio de las ordenanzas de circulación.

Cabe destacar que, con carácter general, se sigue una regulación similar en todos los municipios. La misma se asemeja también a lo establecido para las bicicletas. Así, se señala:

- Prohibición de circular por las aceras, salvo excepción establecida por el municipio correspondiente, bajo determinados requisitos y dando siempre prioridad al peatón.
- Se permite circular por calzadas de velocidad máxima de 50 km/h o 30 km/h, según municipio, así como otros carriles y espacios destinados para las bicicletas .
- Obligación de estacionamiento en los lugares expresamente previstos al efecto. En algunos municipios, de forma análoga a las bicicletas, cuando los anteriores no estén disponibles, se permite el estacionamiento en la acera (con carácter general: de forma paralela al bordillo si la acera es de 3 a 6 metros; en oblicuo si es de 6 metros o más), siempre respetando los espacios y marcas en el suelo destinados a personas discapacitadas.



BiciMadrid, alquiler municipal de bicis eléctricas de Madrid.

- Elementos de seguridad (luces, reflectantes, timbre y casco). Este es el aspecto en el que existe mayor diferencia entre ordenanzas municipales, sin ser posible establecer un criterio general.

- La edad mínima para circular con patinete ronda en todos los casos los 15 o 16 años.

- No se da en ningún caso la obligación de contar con un permiso de circulación. Respecto a la obligación de llevar algún tipo de documentación del patinete, en general, no está regulado. No obstante, Granada, así como el proyecto de ordenanza de circulación de Sevilla, establecen la obligación de portar la documentación que acredite la homologación del VMP.

- En todos los municipios estudiados se establece la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil por las plataformas de *sharing free-float*.

En relación con las normas de circulación, cabe destacar asimismo las recomendaciones publicadas por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP en adelante). Estas no son vinculantes pero aspiran a establecer un criterio homogéneo en todo el territorio. Destacan las siguientes:

- Refuerzo del carácter exclusivo del espacio peatonal para transeúntes y prohibición de circular por la acera.

- Estacionamiento exclusivamente en calzada, donde determine la autoridad municipal.

- La FEMP no recomienda establecer una normativa municipal específica para la regulación de los VMP, tan solo modificar la ordenanza general (municipal) de tráfico/movilidad, con los siguientes criterios:

- Los VMP no podrán circular ni estacionar en los espacios peatonales.

- Tan solo podrán circular por los carriles de calzada que no superen los 30 km/h, plataformas únicas a 10 km/h y carriles bici, a velocidad entre 10 km/h y 20 km/h.

- Hace llamamiento al Gobierno Central para regular sobre la homologación, condiciones técnicas, matriculación (en su caso) y seguro de los VMP y las bicicletas eléctricas.

- Para el carril bici: recomienda que prime la bicicleta y, en caso de permitirse la circulación del VMP, se recomienda velocidad máxima de 20 km/h y mínima de 10 km/h.

- Edad mínima recomendada para circular en VMP de 15 años.

C. Condiciones de concesión

En relación con las condiciones para la prestación de servicios por parte de las plataformas de *sharing free-float* de patinetes, los Ayuntamientos están estableciendo poco a poco distintos sistemas de concesión o licencia. Estas condiciones se establecen al amparo del derecho -y la obligación- que tiene el gobierno local de regular el aprovechamiento del espacio público, más aún cuando supone una actividad económica.

"Hasta la fecha, solo se conocen las concesiones llevadas a cabo por Madrid y Zaragoza, aunque se espera que Valencia las establezca próximamente, pues así se desprende de la ordenanza. Lo mismo ocurre en el caso de Logroño"

Hasta la fecha, solo se conocen las concesiones llevadas a cabo por Madrid y Zaragoza, aunque se espera que Valencia las establezca próximamente, pues así se desprende de la ordenanza. Lo mismo ocurre en el caso de Logroño. Por otro lado, es de esperar que otras ciudades entre las que se cuentan Pamplona, Palma y Granada pongan en marcha concursos públicos para la concesión de licencias, dado que se menciona explícitamente en las ordenanzas que la explotación comercial de los VMP estará sujeta a licencia municipal.

De entrada, el obstáculo más importante en estos procedimientos se encuentra en el escaso número de autorizaciones concedidas, que no permite a los usuarios disponer de VMP con la fluidez deseada. Además, el *geofencing* establecido por el Ayuntamiento de Madrid genera problemas específicos de equilibrio en la disponibilidad de patinetes entre los barrios y la necesidad de resolverlo continuamente.

Cuestiones que surgirán en el corto y medio plazo en relación con las concesiones irán de la mano de la exigencia de una tasa por la utilización del espacio público o la formalización de un epígrafe en la CNAE para la tributación por el Impuesto sobre Actividades Económicas.

Definición VMP

El Anexo I de la Instrucción de la DGT da una definición aproximativa de los VMP como "vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico", resaltando la incapacidad de asimilarlos a la figura del peatón o a los vehículos a motor. En este sentido, la definición es tan solo orientativa, lo que ha abierto la puerta a los Ayuntamientos para incidir sobre especificaciones técnicas como velocidad, masa, etc.

A la vista de la proliferación de estos vehículos, la DGT avanzó un proyecto de Real Decreto que hace una definición más concreta, y con rango reglamentario, del VMP como "vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autobalanceo. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de autobalanceo y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC".



Negocio de bicis y patinetes en Barcelona.

Sin embargo, no profundiza en cuestiones de clasificación ni en especificaciones técnicas como dimensiones o masa. En este sentido, el borrador de Real Decreto podría dar lugar a incertidumbre, ya que los Ayuntamientos podrían incidir en los mencionados parámetros (dimensión, masa, etc.) limitando la circulación de determinados modelos de VMP. Por su parte, es de suponer que la clasificación de la Instrucción previa seguiría teniendo carácter puramente orientativo.

En tanto no llega una regulación estatal homogénea, muchas ciudades han abordado la regulación de los VMP. Así, la mayoría han asumido la clasificación de la Instrucción de la DGT sin modificaciones o han hecho referencia explícita a ella. Es el caso de Madrid, Barcelona, Málaga o Zaragoza, entre otras muchas. Otras, sin embargo, han realizado una clasificación propia en base a criterios similares. Es el caso de Valencia o Sevilla (en proyecto).

En el Anexo I de la Ordenanza de Valencia se encuentra una tabla propia sobre especificaciones técnicas que varía ligeramente de las directrices aportadas por la DGT, tan solo en lo que respecta al timbre y la frenada de los VMP de tipo A. Mientras que la DGT no exige a los VMP tipo A un sistema de frenado, la Ordenanza de movilidad de Valencia sí lo añade a sus requisitos técnicos. El timbre tan solo se señala como recomendable y no obligatorio, por lo que, a efectos prácticos, no difiere en este sentido de la clasificación orientativa de la DGT.

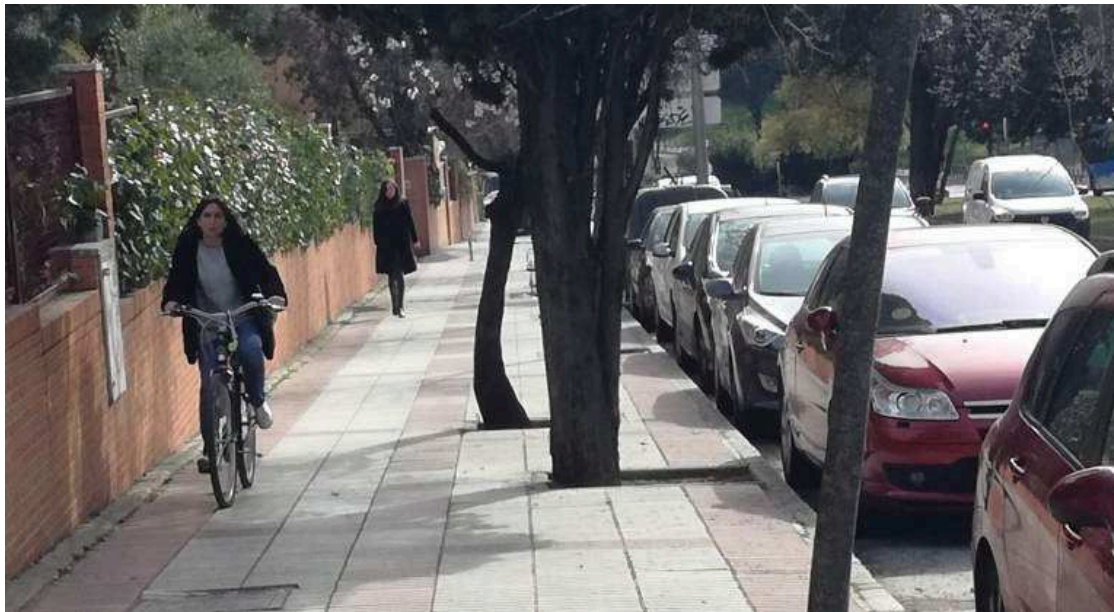
El caso del proyecto de Sevilla es algo más problemático, ya que reduce considerablemente la masa permitida de los VMP de los 25 a los 15 kg. Sin embargo, este criterio no tiene en cuenta que el peso de los patinetes eléctricos es un elemento crucial para su estabilidad y aporta mayor seguridad. El proyecto también incluye potencia del motor como criterio, algo que no está contemplado en la Instrucción de la DGT. No obstante, sí mantiene la velocidad prevista en la Instrucción.

San Sebastián también realiza una clasificación propia, aunque deja un margen más amplio a especificaciones técnicas como dimensión, masa, etc. de los VMP.

Normas de Circulación municipales

Principales ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao. En relación con las ordenanzas de movilidad, se pueden diferenciar varios aspectos regulatorios que se resumen a continuación para cada ciudad: vías de circulación, estacionamiento, elementos de seguridad (casco, timbre, luces y reflectantes), edad mínima para circular, permiso de circulación y seguro de responsabilidad civil.

En términos generales, el aspecto más relevante de todas las normativas, salvo contadas excepciones, es la total prohibición de circular por las aceras. A todos los efectos, el patinete eléctrico es un vehículo. Así lo recuerdan la FEMP y la DGT.

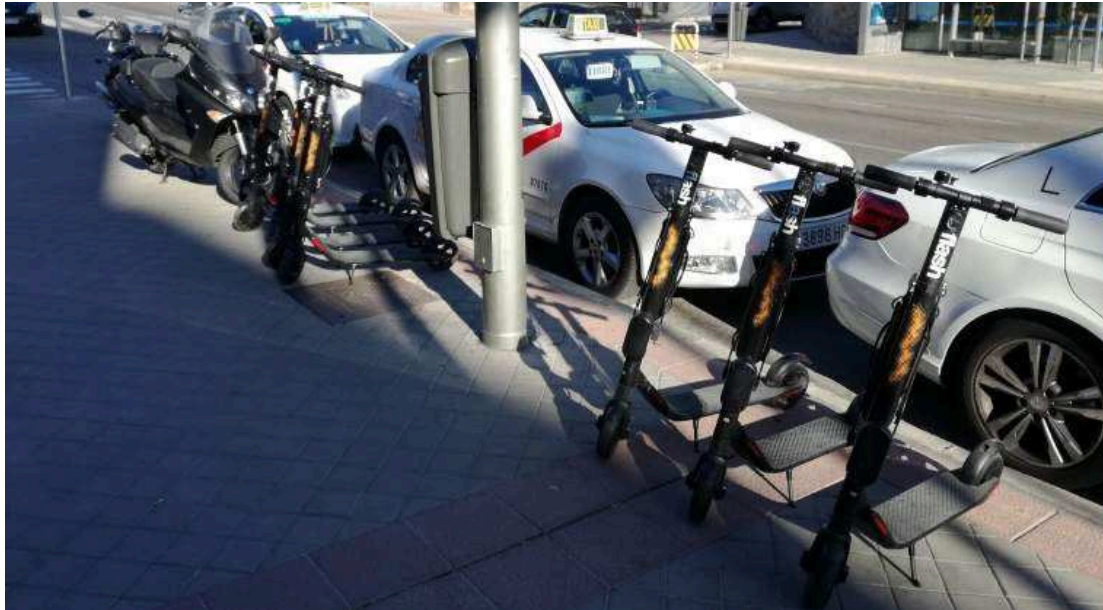


En general, las ordenanzas sitúan la edad mínima para circular entre los 15 y los 16 años y prohíben su uso con auriculares o con tasas de alcohol superiores a las establecidas. En este sentido, se aplican las normas generales de circulación en cualquier vehículo. Asimismo, suelen contemplar la necesidad de un seguro de responsabilidad civil y obligan que el uso sea unipersonal.

1. Madrid

Madrid establece la regulación de los VMP en los artículos 175 a 179 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de octubre de 2018. Destaca:

- Vías de circulación: Los VMP pueden circular por ciclocalles, carriles bici, pistas bici, por la calzada de calles integradas dentro de zonas 30 (respetando la prioridad del peatón) y por las calles en las que en todos sus carriles la velocidad máxima de circulación sea igual o inferior a 30 km/h, siempre que la anchura del vehículo lo permita en condiciones de seguridad.
- Estacionamiento: Los VMP deben estacionarse en las plazas reservadas a motos y bicicletas, aunque no se podrá ocupar más del 50% de las plazas. Si no hay reservas de moto o aparcabicis en las proximidades, pueden hacerlo también en cualquier banda de estacionamiento de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada. Excepcionalmente, lo harán sobre la acera, en calles de entre 3 y 6 metros de ancho, en paralelo al bordillo, y en calles de más de 6 metros, en oblicuo.



Patinetes aparcados en Madrid.

- Elementos de seguridad: Se establece la obligación de usar timbre, luces y los debidos reflectantes. El casco solo es obligatorio para los menores de 16 años. La edad mínima de uso es de 15 años.

- Seguro de responsabilidad civil obligatorio.

2. Barcelona

La regulación de los VMP se establece en Barcelona mediante la modificación de la Ordenanza de circulación de Peatones y Vehículos , del 16 de junio de 2017. Sin embargo, el Ayuntamiento solo permite el uso comercial de los VMP cuando hay un guía frente al grupo que los utiliza, por lo que ha retirado todos los VMP de las empresas de sharing que han intentado operar. Previsiblemente se regularán para primavera de 2020.

- Vías de circulación: Los VMP podrán circular por carril bici segregado y no segregado, por las calles de plataforma única y por los parques públicos. Aquellos vehículos de esta categoría que alcancen una velocidad superior a los 20 km/h también podrán desplazarse por calzadas de calles 30.

- Estacionamiento: Se prohíbe atarlos en árboles, semáforos, bancos y otros elementos de mobiliario urbano, ante zonas de carga y descarga, en lugares reservados a otros usuarios o servicios y en las aceras cuando se impida el paso de los peatones.

- Elementos de seguridad: Se establece la obligación de usar timbre, luces y reflectantes para los VMP de tipo B. El casco es obligatorio para los VMP de uso público o compartido. La edad mínima para su uso es de 16 años.

Usuario de patinete en Barcelona.

- Seguro de responsabilidad civil obligatorio.

3. Valencia

Se aprobó la ordenanza de Movilidad que facultaba el funcionamiento de los patinetes eléctricos en las calles, pero la regulación del *sharing* de patinetes sigue en el aire. La tasa está paralizada por el momento también, aunque en el borrador se contempla aplicarla a patinetes. La Ordenanza, del 23 de enero de 2019, regula los VMP en los artículos 41-47. Destaca la asimilación de los VMP de tipo A y B con las bicicletas para lo no regulado.

- Vías de circulación: Pueden circular por los carriles bici situados a cota de calzada y los marcados sobre las aceras sin superar la velocidad máxima permitida a las bicicletas, de 20

km/h y 15 km/h respectivamente. También pueden circular por todas aquellas zonas donde la velocidad máxima sea de 30km/h: ciclocalles y otras vías de sentido único, carriles señalizados a 30 km/h en calzadas de varios carriles de circulación, calles residenciales y zonas 30. Además, pueden circular a una velocidad máxima de 10 km/h por zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios y por las calles peatonales (salvo los VMP de tipo B), parques, jardines y sendas ciclables.

- Estacionamiento: Asimilación a las bicicletas para los VMP privados. Los VMP destinados al arrendamiento individual o pertenecientes a sistemas de movilidad compartida sólo podrán estacionar en los espacios y bajo las condiciones estipuladas en las autorizaciones o licencias que se otorguen para el ejercicio de esa actividad.

Patinete en Valencia.

- Elementos de seguridad: Luces, timbre y reflectantes solo son necesarios para los VMP de tipo B. La edad mínima de uso sube a los 16 años con respecto a otras ciudades y el uso del casco es obligatorio.

- Seguro de responsabilidad civil obligatorio.

4. Sevilla

Se ha aprobado recientemente la ordenanza de movilidad, que entre otras cosas, entra a regular asuntos que no son competencia municipal, como es el peso o la potencia. Es por ello que Smart Mobility está estudiando impugnarla.

- Vías de circulación: Los VMP están autorizados a circular por carriles bici a no más de 15 km/h y zonas de velocidad máxima 30 o 20 km/h.

- Estacionamiento: Solo se podrá estacionar en los lugares específicamente destinados para ello, aunque no se concreta más.

- Elementos de seguridad: Luces y timbre son obligatorios, no así los reflectantes. Edad mínima de uso de 15 años. Es una de las dos ciudades (junto a Granada) de las que hay constancia de que sea obligatorio llevar la documentación técnica del vehículo, lo cual se contempla en las alegaciones.

5. Málaga

Se espera una normativa para dentro de poco. En principio se descarta un concurso, pero parece que habrá tasa. El Ayuntamiento publicó el 4 de abril un Bando destinado a recordar el cumplimiento de la normativa en vigor (Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga). De acuerdo con el Bando, siguiendo la interpretación de la Instrucción de la DGT, los VMP tendrían la consideración de vehículos y, como tal, se les hace extensiva su regulación. Recuerda, además, su obligación de estacionar en los lugares expresamente habilitados al efecto. No obstante, en la ordenanza de movilidad no se regulan expresamente los patinetes, por lo que debe hacerse una interpretación extensiva de la normativa para su aplicación.

El Bando añade que se creará una mesa técnica para analizar cualquier aspecto relacionado con los VMP que no esté contemplado en la normativa actual, así como la intención de llevar a cabo campañas de concienciación a usuarios y la previsión de multas recogidas en el Anexo de la Ordenanza de Movilidad de la ciudad (200 euros).

6. Bilbao

Según prensa, el Ayuntamiento de Bilbao está a la espera de una regulación nacional por parte de la DGT.

B. Resto de ciudades

1. Zaragoza

El Pleno del Ayuntamiento aprobó el 30 de marzo, el Proyecto de Ordenanza reguladora de los vehículos de Movilidad Personal.

2. Santa Cruz de Tenerife

La Ordenanza Municipal de Circulación y Movilidad, de marzo de 2019, regula los VMP en sus artículos 51 a 58. En cuanto a las características técnicas de los VMP, se remite a la Instrucción de la DGT. Destaca el establecimiento de una autorización de ocupación del dominio público para la instalación de estacionamientos reservados.

3. Logroño

La Ordenanza de Movilidad establece las especificaciones de los vehículos, haciéndose eco de la instrucción de la DGT. Además, la ordenanza menciona la concesión de licencias para la explotación económica de los VMP.

4. Palma

El Ayuntamiento de Palma aprobó un Decreto provisional, con fecha del 14 de agosto de 2018, en tanto no se produzca una adaptación de la ordenanza de circulación. Igualmente se remite a la Instrucción de la DGT para establecer las características de los distintos tipos de patinetes. Se menciona explícitamente que la actividad de los VMP de alquiler estará sometida a licencia municipal.

5. Pamplona

La Ordenanza de Movilidad de la ciudad, de diciembre de 2018, regula los VMP en los artículos 20 y 21. En relación a la clasificación se hace eco de la Instrucción de la DGT. Se contempla una licencia municipal para la explotación comercial de los VMP y se menciona explícitamente una tasa.

6. Cáceres

Se ha publicado un borrador de Ordenanza Reguladora de Circulación de VMP para consulta pública.

7. Granada

Granada cuenta con un borrador de Ordenanza, de noviembre de 2018. En su Anexo II se estipulan las especificaciones técnicas de los distintos vehículos siguiendo el criterio de la Instrucción de la DGT. Se menciona explícitamente que las actividades económicas de servicios de movilidad compartida deberán de obtener para prestar sus servicios la autorización correspondiente.

8. Alicante

Se publicó una consulta previa de edicto en enero. En tanto a la categorización, establece la misma que la Instrucción de la DGT.

9. Gijón

En septiembre de 2018, se publicó una consulta previa del proyecto de Ordenanza con una primera aproximación sobre patinetes. Se menciona una autorización municipal para las reservas de estacionamiento no dotacionales (de uso exclusivo para actividades singulares).

10. San Sebastián

Se ha desarrollado una normativa transitoria que regirá hasta la aprobación definitiva de la nueva ordenanza donde se recoge desde las categorías hasta las sanciones

11. Lleida

En octubre de 2018, adoptó una ordenanza para prohibir la circulación de los VMP por aceras,

calzadas y pasarelas de viandantes.

12. Otras ciudades

Respecto a la ciudad de **Murcia**, una nota de prensa recoge la creación de un grupo de trabajo para redactar una nueva ordenanza que regule los VMP. Por su parte, **León** ya cuenta en su Ordenanza de circulación y seguridad vial de peatones y ciclistas con artículos sobre patinetes y VMP (artículos 20 y 21). Lo mismo ocurre en Lugo (artículo 56 de su Ordenanza municipal de circulación), **Burgos** (artículo 37 de la Ordenanza municipal de circulación, movilidad y transporte) y **Albacete**, donde se ha aprobado en pleno la modificación de la normativa pertinente para la inclusión de los VMP.

Condiciones de Concesión

Aunque son contadas las ciudades que los han publicado, es de esperar que vayan proliferando, atendiendo a la voluntad por parte de los Ayuntamientos de compatibilizar la actividad de los patinetes con el resto de alternativas de movilidad.

1. Madrid

En diciembre de 2018, el Ayuntamiento de Madrid sacó a licitación 10.000 licencias para la explotación comercial de VMP. En los pliegos de condiciones cabe destacar la limitación por distritos y la obligación de compartir datos sobre la localización de los patinetes en tiempo real con el Ayuntamiento.

2. Zaragoza

En enero, Zaragoza sacó a concurso 850 autorizaciones. El Ayuntamiento ha establecido un reparto mínimo de patinetes por distritos, de manera similar a lo dispuesto en Madrid y también obliga a las empresas a compartir con el Ayuntamiento en tiempo real o mediante históricos la ubicación, el estado de la batería y el estado de los patinetes. Además, las empresas deben remitir informes mensuales relativos al número de usuarios, número de usos, trayectos/flujos (origen/destino agrupado por junta municipal), facturación, sanciones, incidencias, recargas, etc., sin perjuicio del secreto comercial. Durante el primer mes de actividad, las empresas deberán realizar campañas de formación y sensibilización a los usuarios.

3. Valencia

El artículo 50 de la ordenanza establece la obligación de contar con la correspondiente autorización demanial, bien concedida directamente bien previa licitación pública, haciendo referencia también a la ordenanza fiscal correspondiente. Según prensa, el Ayuntamiento está tramitando dos ordenanzas paralelamente, una para conceder el aprovechamiento del espacio público y otra para regular la tasa correspondiente. Se espera la publicación para consulta en breve plazo, con 30 días para alegaciones. La cuantía de la tasa podrá rondar los 60 euros anuales por VMP y 70 euros para motos y bicis.

4. Málaga

Según prensa , la concejala de movilidad de Málaga, Elvira Maeso, ha declarado que "se está estudiando solicitarles una licencia de actividad económica " a las cuatro firmas que están explotando la actividad.

Medidas de seguridad de los patinetes.

5. Otras

Otras ciudades como **Pamplona**, **Palma** o **Granada** han declarado explícitamente en sus ordenanzas que la explotación comercial de los VMP estará sujeta a licencia municipal. En el caso de Pamplona, además, se habla explícitamente de una tasa. En otras ciudades, como **Gijón** o **Santa Cruz de Tenerife**, se desprende que la licencia estará relacionada con el estacionamiento de los VMP en los espacios específicamente destinados a ello.

En el caso de otras ciudades, se desprende de las ordenanzas que habrá concursos públicos o concesión de licencias. Es el caso, ya mencionado, de **Valencia**, pero también de **Logroño**.

Otra normativa europea

El **gobierno francés** ha anunciado la entrada de los patinetes eléctricos en el código de circulación a partir de este mes. Entre las medidas que ha adelantado, está la restricción de circular por las aceras (salvo en aquellas específicamente señaladas por las alcaldías) bajo multa de 135 euros y la limitación de la velocidad máxima a 25 km/h, con la posibilidad de sancionar a los infractores por un valor de 1.500 euros. Los patinetes eléctricos deberán circular por vías ciclables y vías cuya velocidad máxima sea de 50 km/h. La regulación también recogerá otros aspectos, como la obligación de llevar casco hasta los 12 años, el refuerzo del uso estrictamente unipersonal de los vehículos y la obligación de que estos estén equipados con luces delanteras y traseras, así como el uso de reflectantes por parte del usuario para las situaciones de escasa visión.

Por su parte, la ciudad de **París** ha adoptado medidas muy similares, como las multas de 135 euros a quienes circulen por aceras. Además, pretenden crear zonas específicas de estacionamiento (2.500 plazas deberán estar disponibles para finales de año), crear un código de buenas prácticas para los operadores y el establecimiento de una tasa que oscilará entre 50 y 65 euros por patinete.

Alemania también ha regulado la circulación de vehículos eléctricos en el tráfico rodado. El regulador germano ha considerado que el Reglamento Europeo 168/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos excluye los vehículos auto-equilibrados y los vehículos sin sillín. Por esta razón, correspondería a los Estados miembros regular estos vehículos a nivel nacional. Así, prevé que su nuevo Reglamento sobre vehículos eléctricos sustituya al anterior reglamento sobre ayudas a la movilidad y permita la circulación de vehículos con motor eléctrico sin asiento y vehículos de equilibrio automático, con independencia de su tipo. Se espera que la norma entre en vigor esta primavera, allanando el camino para que las empresas desplieguen sus vehículos de alquiler en las principales ciudades.

Antes de continuar...

original

Yahoo forma parte de Oath. Tanto Oath como sus socios necesitan tu consentimiento para acceder a tu dispositivo y usar tus datos —incluida la ubicación— con el fin de conocer tus intereses, mostrarte anuncios relevantes y medir la eficacia de estos. Oath también te mostrará anuncios personalizados en los productos de sus socios. [Más información](#). Selecciona "Aceptar" para continuar y permitir a Oath y a sus socios usar tus datos, o bien elige "Gestionar opciones" para ver tus opciones.

EL RACE RECIBE LA MEDALLA DE PLATA AL MÉRITO SOCIAL POR PARTE DE INSTITUCIONES PENITENCIARIAS

original



- **EL RECONOCIMIENTO OBEDECE A LA FORMACIÓN IMPARTIDA POR EL CENTRO CIFAL MADRID RACE A LOS FUNCIONARIOS DE PRISIONES EN LA SEDE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT)**
- **LA ACCIÓN SE ENMARCA EN LA CAMPAÑA DE UNIVERSALIZACIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL QUE PROMUEVEN INSTITUCIONES PENITENCIARIAS, LA DGT, LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL, LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE CENTROS MÉDICOS-PSICOTÉCNICOS, LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS Y EL RACE**
- **LOS CENTROS PENITENCIARIOS CUENTAN CON 1.200 INTERNOS CONDENADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO, LO QUE REPRESENTA UN 2,3% DE LA POBLACIÓN RECLUSA TOTAL**

29.9.2019.- El **RACE**, como gestor del Centro CIFAL Madrid de formación de Naciones Unidas, ha recibido la Medalla de Plata al Mérito Social por parte de Instituciones Penitenciarias, gracias a la formación en Seguridad Vial impartida a los funcionarios de prisiones. Dichos talleres se llevaron a cabo en la sede de la DGT, y fueron realizados por parte del Centro CIFAL Madrid RACE. El objetivo es que estos funcionarios hagan lo propio con los internos auxiliares que se encargarán de colaborar con los profesionales penitenciarios en la implantación de los cursos en los centros dependientes de la Administración del Estado. Esta acción se enmarca en la campaña de Universalización de la Educación Vial que promueve Instituciones Penitenciarias junto a la DGT, la Fiscalía de Seguridad Vial, la Asociación Nacional de Centros Médicos-Psicotécnicos, la Confederación Nacional de Autoescuelas y el RACE.

La entrega de galardones se realizó con motivo de la fiesta de la Virgen de La Merced, patrona de las Instituciones Penitenciarias. Por parte del RACE, recibió el reconocimiento su Presidente, Carmelo Sanz.

1.200 INTERNOS CONDENADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO

En la actualidad, los centros penitenciarios dependientes de IIPP cuentan con 1.200 internos condenados por delitos contra la Seguridad del Tráfico, lo que representa un 2,3% de la población reclusa total. 97 de ellos lo están por imprudencias graves con resultado mortal mientras conducían un vehículo de motor. Además de las penas privativas de libertad, IIPP gestionó el año pasado 24.500 condenas alternativas a la prisión, como son los Trabajos en Beneficio de la Comunidad y los programas de tratamiento obligatorios.

La campaña formativa se completa con los programas de tratamiento para las personas condenadas por delitos contra la Seguridad Vial quienes, además, podrán participar en acciones que tendrán como protagonistas a las víctimas de este tipo de delitos, que ofrecerán sus testimonios en prisión.

Fuente: RACE

Fotografía: RACE

Medio	Clásicos al Volante	Fecha	29/09/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

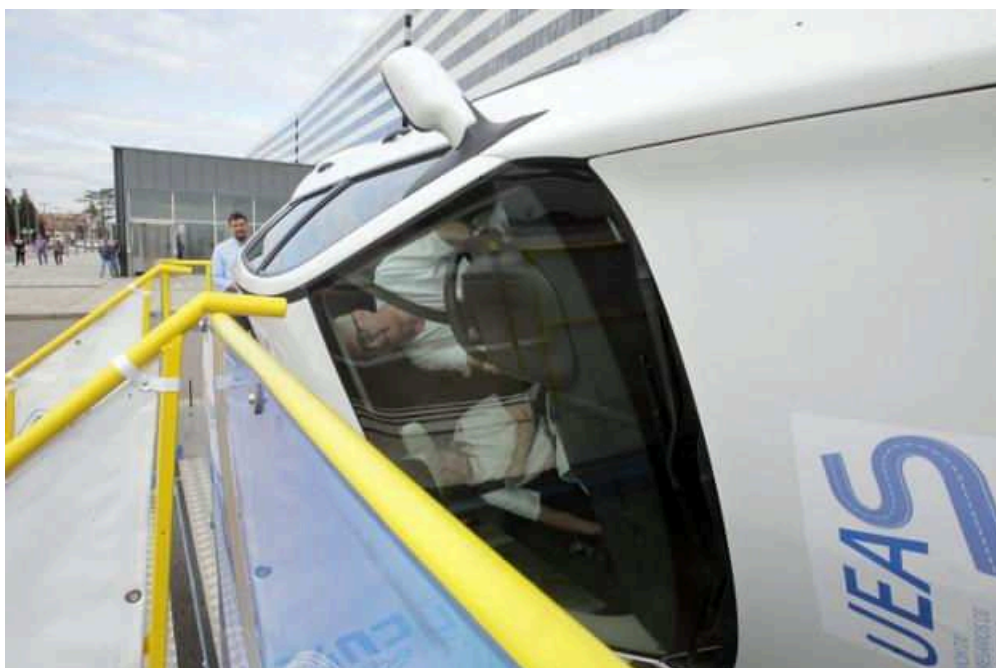
http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=224363015



«Un simple boli se convierte en un proyectil en caso de vuelco»

LAURA MAYORDOMO • original

190 trabajadores del **Hospital Universitario Central de Asturias (HUCA)** vivieron ayer la angustiada experiencia de volcar con un vehículo, dar un giro de 180 grados y acabar boca abajo dentro del coche. Fueron apenas cinco o diez minutos, pero el ejercicio, una simulación, les sirvió para tener muy claro qué se debe y qué no cuando se va en carretera. Por ejemplo, que tras colocarse el cinturón de seguridad hay que tensarlo manualmente para ir lo más pegados posible al respaldo. O que entre el cuello y el reposacabezas no debe haber más de diez centímetros de distancia. Más cuestiones en las que no todos habían reparado: evitar objetos sueltos en el habitáculo. Ni botellas de agua, ni móviles, ni llaves. Y, también, asegurarse de que el bolso va siempre cerrado. Porque, en caso de vuelco, «un simple bolígrafo se convierte en un proyectil», tal y como pudo comprobar el **gestor del plan de seguridad vial del HUCA, César Movilla**. Los técnicos de la **Fundación CNAE** también hicieron ver los peligros de ir de copiloto con el respaldo reclinado. En caso de accidente, se puede producir el efecto submarino, es decir, que el ocupante de ese asiento sale disparado por debajo del cinturón de seguridad. Del mismo modo, tampoco hay que llevar los pies en el salpicadero, porque el airbag aprisionaría las piernas.



SEGURIDAD VÍAL

LA POLICÍA MUNICIPAL REALIZA UNA CAMPAÑA DE USO DEL CINTURÓN

La Policía Municipal de Valladolid, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, pondrá en marcha la 'campana dedicada al control del cinturón y sistema de Retención Infantil (SRI)', entre los días 30 de septiembre y 6 de octubre.

Dicha campana va destinada a fomentar, vigilar y controlar intensivamente el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad y elementos homologados de retención infantil. /E.P.

Las multas relacionadas con el estado del parabrisas y cristales del coche

● REDACCIÓN ●

La función principal del parabrisas y del resto de cristales de un vehículo es proporcionar una correcta visibilidad al volante. Primero, porque el conductor recibe el 90% de la información a través de la vista, y segundo porque las cámaras de los modernos sistemas de seguridad suelen estar ubicadas en la parte superior central del parabrisas, a la altura del espejo retrovisor interior.

Un parabrisas roto o sucio entorpece la visión de ambos y aumenta el riesgo de sufrir un accidente. Por este motivo mayoría de las multas relacionadas con las lunas están

relacionadas con la visibilidad.

El Reglamento General de Circulación deja claro que "la superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule" y también que "el conductor de un vehículo está obligado a mantener el campo necesario de visión".

Circular daños o roturas, suciedad, restos de hielo, láminas, adhesivos o cortinillas en parabrisas o cristales que dificulten la correcta visibilidad serán objeto de sanción de 200 euros sin pérdida de puntos. Además, los agentes considerarán que "hay un riesgo especialmente grave", podrán inmovilizar el

vehículo.

La pegatina de la ITV ha de ir en el ángulo superior derecho del parabrisas y la del distintivo ambiental de la DGT, en la esquina inferior derecha, en ambos casos por su cara interior. Y, si circulamos con un soporte para teléfono móvil adherido al parabrisas, debe ubicarse en una zona que no dificulte una correcta visibilidad.

También podemos ser multados con 80 euros, sin retirada de puntos, por llevar las escobillas de los limpiaparabrisas gastadas. Con lluvias intensas, nos pueden inmovilizar el vehículo si los limpiaparabrisas no funcionan, o su funcionamiento es muy deficiente. ●



Circular con restos de hielo que impiden una correcta visibilidad puede ser objeto de sanción

EN BREVE

TRÁFICO

Arranca la campaña de control del cinturón

■ La Policía Local de León pondrá en marcha hoy una campaña especial que intensificará la vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil en las calles de la ciudad. La iniciativa tiene el objetivo de concienciar a la población de la importancia del uso de sistemas de retención homologados para evitar lesiones en accidentes. | DL

GONZALO SÁNCHEZ VALÈNCIA

■ Una circular de la Dirección General de Tráfico (DGT) ratificó el pasado día 15 lo que muchas autoescuelas venían reclamando. La DGT permite ahora la utilización de ayudas a la conducción, también llamadas ADAS, para la realización de las pruebas del carnet de conducir.

Las escuelas de conductores criticaban que estos sistemas que asisten al conductor del vehículo llevan implantados en la mayoría de los coches desde hace varios años. Desde este mes de septiembre, quienes se enfrenten a la prueba de conducción para obtener el carnet tendrán una «ayuda extra».

Según Manolo Carreres, vicepresidente de Avae (Asociación Valenciana de Autoescuelas) la tecnología avanza y las reglas se quedan obsoletas. Esta decisión, apunta Carreres, va destinada a que el alumno tenga la mejor formación posible y que acabe el aprendizaje con todos los conocimientos necesarios para cuando compre un vehículo. La inclusión de las ADAS también afectará al examen teórico, de forma que la prueba se adecua y se expliquen todos los nuevos aspectos. La principal demanda de Carreres para incluir estos nuevos conocimientos se basa en que «muchos alumnos salen de la autoescuela y desconocen la tecnología que cada día incorporan más coches».

En su día, estas ayudas a la conducción supusieron toda una innovación en el mundo del automóvil, que, a su vez, va incorporando nuevas tecnologías: luces automáticas, sistemas de ayuda de salida en pendiente, arranque «start-stop», frenado de emergencia urbano e interurbano, aviso de frenada de emergencia, alerta de tráfico cruzado, cámara de marcha atrás, cámara de 360 grados, sensores de aparcamiento e incluso un sistema detector de fatiga. Todos estos avances estarán disponibles para los alumnos en prácticas. Lo único que no estará permitido en el examen de con-

El examen de conducir ya permite el uso de tecnología salvo la ayuda para aparcar

- ▶ La DGT autoriza la utilización de avances en el automóvil como luces automáticas, ayuda en pendiente, cámaras o sistemas de emergencia
- ▶ El aprendizaje incide ahora en las mejoras que facilitan la conducción

Desmintiendo bulos

- 1** No, en ningún caso las clases prácticas serán más caras a partir de ahora.
- 2** Tampoco se han encarecido los permisos.
- 3** No existe el examen teórico oral, pero puedes examinarte en otro idioma. En algunos lugares como Madrid incluso hay profesores que dan las clases en chino.
- 4** No es más fácil en una autoescuela o en otra, el temario y las pruebas son las mismas.



ducir es el sistema de aparcamiento automático; es decir, que el coche aparque sin la ayuda del conductor.

Además de las pruebas de conducción, Carreres afirma que la teoría también es un aspecto en el que cabe incidir, especialmente en el caso de conductas inadecuadas al volante.

«Una mejor formación»

«También es importante, y es algo que estamos reclamando, una mejor formación de los alumnos en los perfiles de riesgo como el uso del móvil durante la conducción, pero también incidir en la peligrosidad del consumo de alcohol y drogas en el vehículo» afirma. Para el vicepresidente de Avae «al final lo que a nosotros nos interesa es que el conductor salga mucho mejor formado y con muchas más capacidades para conducir». Aunque la parte práctica del

examen podría parecer mucho más fácil a priori, Carreres afirma que no lo es, ya que significa adquirir más conocimiento y aprender a utilizar nueva tecnología. Asimismo, desde Avae remarcan la necesidad de una mayor formación en materia legislativa. «Hemos detectado que la gente tiene un desconocimiento de la normativa brutal, además está muy demostrado que las clases teóricas también son fundamentales. Ahora mismo sabemos que el 83% de los conductores desconoce la sanción que se le aplica, tanto de puntos como económica, por utilizar el teléfono móvil en el coche» señala. Por ello, afirma Carreres, «el objetivo siempre va a ser que el alumno se forme lo mejor posible», añade el experto.

La Unión Europea (UE) llevaba tiempo pregando la aceptación de estas nuevas ayudas a la conducción como paso lógico y acorde a la evolución del sector del automóvil. No es el primer cambio importante en los exámenes prácticos de conducir. Desde hace un par de años, los examinadores pueden pedir a los alumnos que les lleven a un lugar determinado y si no saben llegar a él deberían circular por donde les permita la señalización.

Actualmente los exámenes prácticos para la obtención del permiso de circulación de la clase B, es decir de turismo, tienen tres fases diferentes.

Examen por fases

El primero, las comprobaciones previas, donde se pregunta al alumno donde está el salpicadero o las luces antiniebla, por ejemplo. La segunda parte del examen se llama conducción autónoma, y es aquí donde el examinador pide que le lleven a un sitio determinado, si el alumno no sabe ir debe circular por donde la señalización le permita hacerlo y siguiendo las indicaciones de las salidas. Por último, ya está la parte donde el examinador dirige al alumno como se hacía habitualmente, dice Castro.

Tráfico acepta por primera vez la petición de las autoescuelas para poder usar las ayudas a la conducción

SEGURIDAD VIAL

El 30% de los fallecidos en accidentes de tráfico no llevaban puesto el cinturón

Las denuncias por no usar los sistemas de seguridad y de retención infantil superan las 1.300 en 2019 • La DGT pone en marcha el lunes una campaña especial ALBACETE 6 Y 7

La DGT pone en marcha una campaña especial para concienciar de la importancia del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil

Redacción • original



Se llevará a cabo a cabo entre este lunes, 30 de septiembre, y el 6 de octubre. La mitad de las personas que fallecen en accidente de tráfico y no llevaban el cinturón de seguridad hubieran salvado la vida de haberlo llevado puesto

La delegada del Gobierno en Castilla y León, Mercedes Martín ha manifestado que la mitad de las personas que fallecen en las carreteras y no llevaban puesto el cinturón de seguridad, podrían haber salvado la vida de haberlo llevado. En Castilla y León, “nueve personas estarían vivas de haber realizado un gesto tan simple y fácil como el de ponerse el cinturón de seguridad”.

Así, la delegada del Gobierno ha presentado una campaña especial de la Dirección General de Tráfico (DGT) que persigue concienciar a todos los ocupantes de un vehículo sobre una “idea de vital importancia: El cinturón de seguridad es un seguro de vida. No hay que olvidarse de él y llevarlo siempre abrochado, tanto en carretera como en ciudad”.

Esta campaña de la Dirección General de Tráfico comienza este lunes y se prolongará durante toda la semana, entre el 30 de septiembre y el 6 de octubre. Es una campaña de vigilancia y control, pero sobre todo de concienciación sobre el uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

Los datos que ha ofrecido Mercedes Martín se basan en los estudios que lleva a cabo la DGT los cuales, en lo referente al uso del cinturón de seguridad, se realizan únicamente en ocupantes de turismos y furgonetas.

En Castilla y León, con datos de vías interurbanas consolidados y referidos a 2018, 16 de los 88 fallecidos mayores de doce años en accidente de tráfico no hacían uso del cinturón de seguridad, esto es, el 18 por ciento. Los cuatro menores fallecidos sí usaban un sistema de retención infantil. En vías urbanas, dos de los cinco fallecidos no usaban el cinturón de seguridad. El porcentaje de los que no lo hacían se eleva, por tanto, al 40 por ciento.

“De los 18 fallecidos que no llevaban el cinturón de seguridad”, ha concluido Mercedes Martín, “nueve personas no habrían muerto de habérselo puesto, nueve vidas humanas perdidas por no haber realizado el sencillo gesto de abrocharse este dispositivo”.

El cinturón de seguridad es el elemento de seguridad pasiva más eficaz de los vehículos y el que más vidas ha salvado. Pese a ello, todavía hay un porcentaje importante de conductores que reconoce no usarlo de forma habitual y sistemática. En España, según la Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía, el 20% de los conductores, el 19% de los copilotos y el 30% de los pasajeros de los asientos traseros, así lo manifiestan.

Y eso que es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos. Pues bien, el 11% de las sanciones impuestas por la DGT en los diez primeros años de vigencia del permiso por puntos se deben a esta causa, el no usar el cinturón de seguridad o un SRI.

Esta campaña se enmarca dentro del calendario anual de actuaciones especiales previstas por la Organización Internacional de Policías de Tráfico (TISPOL). Esto significa que en numerosos países las policías de tráfico van a incrementar la vigilancia de su uso como vamos a hacer en España.

El cinturón de seguridad ha evolucionado a lo largo de los años, pasando de los dos puntos de anclaje originarios, a los de tres puntos que son los que actualmente conocemos. Asimismo, la tecnología ha ayudado a que muchos vehículos lleven ya incorporado un dispositivo sonoro y visual que recuerda a los ocupantes que tienen que hacer uso del mismo. “Es más difícil no utilizarlo que hacerlo”, ha concluido Mercedes Martín.

Como ya se ha hecho con la velocidad, el control del uso del cinturón de seguridad pasa por la vigilancia automatizada, como complemento a la vigilancia que realizan los agentes de tráfico en carreteras. La DGT continúa avanzando en desarrollos tecnológicos de videoanálisis para la detección de la no utilización del cinturón, así como como del uso del móvil al volante. En Castilla y León, Tráfico cuenta con 24 cámaras que vigilan el uso del cinturón.

SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Si importante es que los adultos hagan uso del cinturón de seguridad, en el caso de los menores, el uso correcto de los sistemas de retención infantil es fundamental.

La Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI) aprobó el Decálogo de la Seguridad Vial Infantil, un conjunto de medidas imprescindibles a tener en cuenta a la hora de desplazar con seguridad a los menores en los vehículos y cuyo objetivo es que ningún menor fallezca o sufra heridas graves cuando viaja como ocupante de un vehículo.

Es la primera vez en la historia de España que todas las partes implicadas en la seguridad vial de los menores se unen con un único objetivo que es mejorar la protección de este colectivo.

La legislación española obliga a que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm (esto es, en torno a los 12 años) que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, deberán ir sentados obligatoriamente en los asientos traseros de los vehículos, excepto:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características.
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Solamente en estos casos, los menores podrán ocupar el asiento delantero del vehículo, pero siempre utilizando el sistema de retención homologado a su talla y peso.

Según el Reglamento de Circulación, los sistemas de retención infantil se instalarán en el

vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante, instrucciones en las que se indicará de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

REGLAS BÁSICAS PARA EL USO DEL SRI

- Nunca llevar al niño en brazos
- Utilizar pinzas de retención del cinturón de seguridad es peligroso, dado que reduce notablemente su eficacia
- El AIRBAG ¡Jamás coloque una sillita, sobre todo instalada en sentido contrario a la marcha, con el airbag conectado
- No bajar la guardia en los trayectos cortos. En los trayectos de casa al cole es donde se acumulan el mayor número de conductas de riesgo
- Los niños deberán viajar en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible. Si se puede, hasta los 4 años
- Los arneses o el cinturón no deberán ir retorcidos, ni holgados, ni doblados.
- El Sistema de Retención Infantil debe ir perfectamente instalado. No debe moverse.
- La cabeza del niño nunca debe asomar por encima del respaldo de la sillita. Si esto ocurre indica que es preciso pasar a otra del grupo superior.
- Los padres deben dar siempre ejemplo, poniéndose siempre el cinturón.

DECÁLOGO DE RAZONES QUE ACONSEJAN USAR EL CINTURÓN

Y para concluir, la delegada ha ofrecido un resumen de los principales motivos por los que hay que utilizar el cinturón de seguridad:

- Reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.
- Protege de salir despedido del habitáculo, así como de impactar contra el parabrisas.
- En casco urbano, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.
- En una colisión frontal de un vehículo que circula a 80 km/h si sus pasajeros no llevan el cinturón de seguridad, el resultado suele ser de muerte o lesiones graves.
- El cinturón alcanza la máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de muerte.
- Los ocupantes de un vehículo se desplazan a igual velocidad que dicho vehículo y en caso de frenada, el vehículo se detiene, pero los ocupantes se desplazan. Una colisión a 50 km/h equivale a caer de un segundo piso.
- El cinturón de seguridad funciona de forma complementaria con el airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz.
- No utilizar el cinturón en los asientos traseros supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser de hasta 8 veces mayor.
- No llevar puesto el cinturón de seguridad es junto con la velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores en la producción de lesiones.
- Llevar el cinturón reduce el riesgo de lesiones tanto del conductor como de los pasajeros.

VÍCTIMAS MORTALES EN CASTILLA Y LEÓN

En lo que llevamos de año, han perdido la vida en las carreteras de Castilla y León 74 personas. El año pasado por estas mismas fechas, habían fallecido 93. "No podemos seguir pagando este tributo a la carretera". Ha dicho Mercedes Martín. "No podemos estar satisfechos mientras haya una sola víctima mortal".



La Policía Local inicia una nueva campaña de vigilancia y control del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil

ELPERIODIC.COM • [original](#)

La Policía Local de Vila-real inicia este lunes una nueva campaña de vigilancia y control del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil (SRI) en los vehículos. La Unidad de Tráfico de la Policía Local se encargará de comprobar, hasta el domingo 6, que todos los vehículos circulen con el correspondiente sistema de retención y reiterará el mensaje de que el cinturón de seguridad reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.

“El cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil son un seguro de vida. Los estudios demuestran que el uso del cinturón reduce un 50% el riesgo de muerte en accidente, así como el riesgo de lesiones. Sin embargo, no llevar puesto el cinturón constituye todavía la segunda causa de infracción al volante (11%), por detrás del exceso de velocidad”, recuerda la concejala de Seguridad Ciudadana, Silvia Gómez.



Las autoescuelas de la provincia de León demandan más examinadores

Redacción Infobierzo • [original](#)



El principal problema en la actualidad es la importante bolsa de alumnos que está a la espera del examen práctico tras haber aprobado las pruebas teóricas por la falta de examinadores. El colectivo de autoescuelas demanda varios examinadores para que se regularice la situación.

El secretario general del PSL-PSOE, Javier Alfonso Cendón, junto con la diputada socialista nacional Andrea Fernández y los senadores leoneses, Salvador Vidal, Constantino Marcos y Carmen Morán, han mantenido una reunión con la Asociación Provincial de Autoescuelas de León para conocer de primera mano las dificultades que está atravesando este colectivo para cumplir con la demanda que tienen. Los socialistas han mostrado su preocupación y han asegurado que van a trabajar para conseguir más examinadores para la provincia de León.

Otro de los problemas que también tienen las autoescuelas son las pistas para los exámenes. Ahora las realizan en el aparcamiento del área deportiva de Puente Castro, una zona abierta al público y que no facilita nada el trabajo a la hora de la realización de las pruebas. El PSOE estudia también esta demanda y están valorando el centro Estrada para una posible nueva ubicación.

Los socialistas intentarán retomar también el proyecto de la apertura de una jefatura local de la Dirección General de Tráfico (DGT) en El Bierzo, lo que liberaría de trabajo a la central que se encuentra en la capital leonesa. La asociación de autoescuelas provincial también espera que se actualice el curso de recuperación de puntos, al día de hoy, bastante desfasado con respecto a su creación. El secretario general del PSL-PSOE, Javier Alfonso Cendón, entiende “el malestar de este colectivo” y asegura haber “tomado buena nota de sus demandas para intentar regularizar una situación que afecta a todos, profesores, alumnos, examinadores y la propia administración”.

“Vamos a trabajar de inmediato y intentar resolver el problema más acuciente. Intentaremos conseguir más examinadores para acabar con esa lista de espera de los alumnos y alumnas que después de haber aprobado el teórico están a la espera del examen práctico para poder sacar su carné de conducir”; asegura Javier Alfonso Cendón.

La DGT "siembra" con más de 1.300 radares las carreteras españolas

original



Tras las nuevas incorporaciones de más aparatos, incluidos los famosos drones, la Dirección General de Tráfico ha colocado en las carreteras españolas un total de 1.301 dispositivos multadores para regular la velocidad.

En estos momentos, están preparados para multar a los conductores un total de 661 aparatos fijos de punto, 68 dispositivos de tramo que calculan la velocidad media ala que se circula y te multa si te excedes y 572 aparatos móviles.

Estos últimos antes estaban instalados en los coches de la Guardia Civil, pero han pasado a colocarse en trípodes para que sean menos visibles que en los vehículos y así poder pasar más desapercibidos, con lo que aumenta su capacidad multadora.

Navarro, el titular de la DGT, ha anunciado además grandes planes de expansión de los aparatos de radar en las carreteras. Según él, por la seguridad de los conductores. Pero los conductores saben que lo que verdaderamente importa es la recaudación.

Máxima seguridad al volante

Ana Gómez Viñas • original

Del nuevo informe del Centro de Estudios Ponle Freno AXA de Seguridad Vial y Atresmedia se desprende que **la edad del conductor influye** de manera decisiva en **la seguridad al volante del coche**. La media de frecuencia de accidentes de tráfico en España se sitúa en el 14,2%.

Según el estudio, **la falta de experiencia en la conducción hace que la frecuencia de accidentes en conductores menores de 22 años sea del 29,3%**. Este índice se reduce a medida que aumenta la edad. De 26 a 30 años, se sitúa en el 19,5% (diez puntos menos); y en conductores de 41 a 45 años, en el 15,7%.

Según el director del Centro de Estudios Ponle Freno AXA, Josep Alfonso, el informe revela que **"la experiencia en la conducción es probablemente el factor más determinante a la hora de evitar un accidente de tráfico. La destreza al volante incide directamente en los accidentes de tráfico que logramos evitar, tanto si en ellos fuésemos culpables como inocentes"**.

En ruta: descienden los accidentes



La Dirección General de Tráfico (DGT) hizo públicos los **datos correspondientes a la siniestrabilidad de julio y agosto de 2019: 220 personas han perdido la vida** en las carreteras, lo que supone **una reducción del 15% con respecto a 2018**.

Vigilancia en la carretera



Getty Images

Según datos de la DGT, como parte del dispositivo de seguridad de tráfico del verano de 2019, se llevaron a cabo **1,1 millones de pruebas de alcoholemia, lo que supone un 12,5% más que el verano anterior**. El ministro del Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska, indicó que hay 56.000 condenas judiciales el año pasado por conducir con tasas altas de alcohol.

