

• Revista de Prensa •
Del 07/02/2020 al 10/02/2020



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	08/02/2020	Gente Digital Madrid Centro, 8	Las aceras del Centro podrían estar vetadas a los patinetes	Escrita
2	08/02/2020	Gente Digital Madrid Este, 8	Las aceras del Centro podrían estar vetadas a los patinetes	Escrita
3	10/02/2020	El Espanol	Dos carnés para conducir el coche, para el eléctrico y el manual: el plan del líder de las autoescuelas	Digital
4	08/02/2020	La Voz de Cádiz	Las prioridades de la Alianza por la Seguridad Vial en España	Digital
5	08/02/2020	ABC	Renovar el parque y mejorar la infraestructura: prioridades de la Alianza por la Seguridad Vial en España	Digital
6	07/02/2020	informaseguridadvial.es	Primer contacto de la nueva directiva de CNAE con la DGT	Digital
7	07/02/2020	informaseguridadvial.es	Formación presencial obligatoria para el teórico de conducir: razones de quienes la apoyan	Digital
8	07/02/2020	informaseguridadvial.es	Autoescuelas: preocupa la escasez de profesores	Digital
9	07/02/2020	Diario Siglo XXI	Una veintena de entidades crean la Alianza por la Seguridad Vial en España para reducir la siniestralidad en las carreteras	Digital

SECTOR

10	09/02/2020	20 Minutos	Consejos para conseguir que un viaje en coche con niños sea todo un éxito	Digital
11	09/02/2020	20 Minutos	Estas son las maniobras que te puede tocar realizar en el examen de conducir	Digital
12	07/02/2020	Cope	La DGT regula por fin el uso de los patinetes eléctricos	Digital

Las aceras del Centro podrían estar vetadas a los patinetes

Cibeles planea reordenar su uso con el objetivo de restringir su circulación a la calzada para evitar situaciones de peligro a los peatones ● En el último año, se ha reducido de 10.000 a 4.500 los dispositivos existentes en la ciudad

MOVILIDAD

M. HERNÁNDEZ
@gentedigital

Los patinetes eléctricos no podrán circular por las aceras de la almendra central de la capital y sus conductores tendrán que hacerlo de forma obligatoria por la calzada, según planea el Ayuntamiento de Madrid, que tiene previsto introducir una modificación en la ordenanza de Movilidad con el objetivo de evitar situaciones de peligro que en ocasiones protagonizan en su convivencia con los peatones.

Así lo señaló el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, tras visitar la semana pasada a los 90 conductores que comienzan su período de formación para incorporarse a la plantilla de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) de forma paulatina en los próximos meses.

"Proponemos ordenarlo especialmente en lo que se refiere al estacionamiento de estos patinetes y la idea que tenemos es bajarlos a la calzada, ya que se trata de un modo de movilidad más, que no debería ir por la acera porque pone en peligro a los peatones", defendió el concejal del PP.

AUTOESCUELAS

La formación a los usuarios, a estudio

El nuevo presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), Enrique Lorca, defiende la posibilidad de formar a usuarios de patinetes. "Si los Vehículos de Movilidad Personal (VMP, como patinetes eléctricos) son un quebradero de cabeza, lo suyo sería poder formar, sea una hora, tres o cuatro, pero que se pueda formar, somos defensores de esa formación", considera. "Es siempre mejor educar que sancionar", concluye.

En esta línea precisó que se está "teniendo problemas en el distrito Centro", porque "muchas veces" impiden la movilidad peatonal y que por ello quieren "ordenarlo para que sirva de ejemplo".

Carabante aprovechó la ocasión para censurar que las autorizaciones de la anterior Corporación municipal de Manuela Carmena "no han

funcionado" ya que en un año se han reducido las empresas de patinetes en la ciudad, de 23 a 16, y los dispositivos, de 10.000 a 4.500.

En este punto, recordó que desde el Consistorio han hecho una campaña de información y sensibilización sobre el correcto uso de los patinetes en la vía pública, porque hay gente que "circula por las aceras por puro desconocimiento" e incidió en que el objetivo es que estos usuarios sepan cuando van "de manera inadecuada" y así "facilitar la convivencia".

Por otra parte, con respecto a los 'loopers', vehículos de cuatro ruedas que está probando una empresa en el entorno del Parque del Retiro, Carabante señaló que es "un nuevo modo de movilidad" que se integra en la ciudad y que de momento es "una prueba piloto" para identificar cómo funcionan y la demanda que tienen "especialmente para mayores y personas con movilidad reducida".

Al respecto, adelantó que en las "próximas semanas" comprobarán si es posible continuar con ese servicio e hizo hincapié en "ordenar" la llegada de nuevos modos de transportes para que puedan coexistir correctamente.



Un conductor de patinete eléctrico, por una acera

Las aceras del Centro podrían estar vetadas a los patinetes

Cibeles planea reordenar su uso con el objetivo de restringir su circulación a la calzada para evitar situaciones de peligro a los peatones • En el último año, se ha reducido de 10.000 a 4.500 los dispositivos existentes en la ciudad

MOVILIDAD

M. HERNÁNDEZ
@gentedigital

Los patinetes eléctricos no podrán circular por las aceras de la almendra central de la capital y sus conductores tendrán que hacerlo de forma obligatoria por la calzada, según planea el Ayuntamiento de Madrid, que tiene previsto introducir una modificación en la ordenanza de Movilidad con el objetivo de evitar situaciones de peligro que en ocasiones protagonizan en su convivencia con los peatones.

Así lo señaló el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, tras visitar la semana pasada a los 90 conductores que comienzan su período de formación para incorporarse a la plantilla de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) de forma paulatina en los próximos meses.

"Proponemos ordenarlo especialmente en lo que se refiere al estacionamiento de estos patinetes y la idea que tenemos es bajarlos a la calzada, ya que se trata de un modo de movilidad más, que no debería ir por la acera porque pone en peligro a los pe-

AUTOESCUELAS

La formación a los usuarios, a estudio

El nuevo presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), Enrique Lorca, defiende la posibilidad de formar a usuarios de patinetes. "Si los Vehículos de Movilidad Personal (VMP, como patinetes eléctricos) son un quebradero de cabeza, lo suyo sería poder formar, sea una hora, tres o cuatro, pero que se pueda formar, somos defensores de esa formación", considera. "Es siempre mejor educar que sancionar", concluye.

tones", defendió el concejal del PP.

En esta línea precisó que se está "teniendo problemas en el distrito Centro", porque "muchas veces" impiden la movilidad peatonal y que por ello quieren "ordenarlo para que sirva de ejemplo".

Carabante aprovechó la ocasión para censurar que las autorizaciones de la anterior Corporación municipal de Manuela Carmena "no han



Un conductor de patinete eléctrico, por una acera

funcionado" ya que en un año se han reducido las empresas de patinetes en la ciudad, de 23 a 16, y los dispositivos, de 10.000 a 4.500.

En este punto, recordó que desde el Consistorio han hecho una campaña de información y sensibilización sobre el correcto uso de los patinetes en la vía pública, porque hay gente que "circula por las aceras por puro desconocimiento" e incidió en que el objetivo es que estos usuarios sepan cuando van "de manera inadecuada" y así "facilitar la convivencia".

'Loopers'

Por otra parte, con respecto a los 'loopers', vehículos de cuatro ruedas que está probando una empresa en el entorno del Parque del Retiro, Carabante señaló que es "un nuevo modo de movilidad" que se integra en la ciudad y que de momento es "una prueba piloto" para identificar cómo funcionan y la demanda que tienen "especialmente para mayores y personas con movilidad reducida".

Al respecto, adelantó que en las "próximas semanas" comprobarán si es posible continuar con ese servicio e hizo hincapié en "ordenar" la llegada de nuevos modos de transportes para que puedan coexistir correctamente.

Dos carnés para conducir el coche, para el eléctrico y el manual: el plan del líder de las autoescuelas

David Palomo • original

El plan de **Enrique Lorca (Murcia, 1978)** era estudiar económicas y trabajar en una multinacional. Sin embargo, un buen día, empezó a ayudarle a su padre en las autoescuelas y le picó el gusanillo. Probó y se quedó. Ya no quiso salir. De hecho, su carrera (a medio camino entre la gestión de sus centros de formación y el ámbito institucional) derivó en puestos de responsabilidad. Desde presidente de la **Asociación Regional de Autoescuelas de Murcia** hasta la **Federación Europea de Autoescuelas**. Y, ahora, también, presidente de la **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)** a nivel nacional. Con muchos planes en la cabeza (como incluir la formación para los usuarios de patinetes y los *riders*) y mucha **sintonía con la DGT** –por ejemplo, a la hora de apoyar la proposición de que los **Guardia Civiles de la reserva** puedan ser examinadores próximamente-.

Cuénteme, primero, en líneas generales, su programa.

Uno de los principales objetivos es poner en valor la gran labor que hacen los profesores de autoescuela porque percibimos que la sociedad y las instituciones no son conscientes de lo que hacen. Y su labor es muy importante. Los profesores son los que forman a los alumnos para que su vida no peligre el día de mañana. Y, por otro lado, queremos fomentar el uso del vehículo eléctrico dándoles la posibilidad a los alumnos de que se saquen el carné con este tipo de vehículos. Esto podría ser como en Francia o como en Alemania. En estos países te sacas primero el permiso de conducir con el eléctrico (siempre automático) y luego haces un curso con un vehículo manual. En Francia sin hacer examen y en Alemania pasando uno muy pequeño.

¿Existe, por tanto, la posibilidad de que próximamente los alumnos tengan que pasar dos exámenes?

Si se plantea como en Alemania, sí, pero el segundo sería muy pequeño. Podría ser, incluso, en un circuito cerrado en el que el profesor viera cómo los alumnos son capaces de manejar la palanca de cambios. También existe la posibilidad, como pasa en Austria, de que se haga parte de la formación con un vehículo eléctrico y se termine con uno manual, que sería el que se utilizaría para el examen.

En cualquier caso, sea como sea, las autoescuelas tenemos que ir de avanzadilla poniendo nuestra red para fomentar este tipo de vehículos. Si todo el que prueba un eléctrico se enamora –según dicen las asociaciones–, consigamos que todo el mundo lo pueda probar. Este programa, tal y como lo contemplamos nosotros, iría acompañado de unas subvenciones por parte del ministerio para la adquisición de vehículos eléctricos por parte de las autoescuelas. Sería una inversión de cara a conseguir unos frutos en el futuro.

Puede ocurrir que un alumno haga el examen con un eléctrico automático –y entonces le estaría prohibido conducir uno manual– y luego tenga que coger el de su padre, manual. ¿Qué hacemos, en ese caso?

Depende cómo lo hagamos. Podrían hacer un curso para formarse en cuanto a cómo se utiliza un vehículo manual o la formación dual que se hace en Austria y Alemania.

Enrique Llorca, a favor de preparar el carnet de conducir con vehículos eléctricos. Esteban Palazuelos EL ESPAÑOL

Si se hacen dos exámenes... ¿Costaría más?

No, el profesor es el mismo y las clases son las mismas.

Usted ha abierto la puerta también a que los usuarios de patinetes tuvieran que sacarse un carné de conducir. ¿Es así?

No que se tengan que sacar un carné. Ahora mismo, tanto en España como en Europa hay muchos quebraderos de cabeza con los VMP (Vehículos de Movilidad Personal), los patinetes... Las ciudades no están preparadas para esto. Entonces, que si estos vehículos van por la cera, que si van por otro lado... Hay muchas incidencias con todo esto. Y lo que nosotros queremos es que estos usuarios puedan tener algún tipo de formación.

¿Un carné?

No, carné, no, pero sí una autorización. Yo lo dejaría en que tuvieran una formación para que sean usuarios seguros. El cómo sea esa formación le corresponde a la DGT.

¿Para que cuando te pare la Policía tengas que decir que has pasado ese curso?

Eso es. Pero no sólo los VMP, sino también los *riders*. Abogamos porque todo aquel que usa un vehículo en el ámbito laboral reciba una formación. Y pasa igual con las furgonetas... Estas no están sujetas ni al CAP (Certificado de aptitud profesional) ni al tacógrafo –como sí están sujetos los camioneros–. En cambio, las furgonetas tienen una accidentalidad importante. Y, ahora mismo, son muchas circulando muchas horas por el el comercio electrónico.

¿Abogaría, por tanto, por la inclusión de tacógrafos en las furgonetas?

Si no que llevaran tacógrafos, sí que recibieran una formación. Y luego también contemplamos que el aprendizaje sea para toda la vida. No tiene sentido que uno se saque el carné a los 18 años y que luego esté 20 o 30 años sin ningún tipo de actualización cuando las normas van cambiando. Sería más lógico que cada X años tuviera una actualización.

Enrique Llorca quiere que los usuarios de patinetes y los riders pasen cursos de formación.
Estebban Palazuelos EL ESPAÑOL

Alguien, en casa, al leer esta entrevista puede pensar: ‘Si quieren que los riders y los que circulan en patinete reciban formación; si quieren que actualicemos el carné; si quieren que los que conducen furgonetas también hagan algún curso o lo que sea... Entonces, ¿cuánto dinero nos vamos a tener que gastar?’

Nuestro enfoque es: ‘Seguridad vial’.

¿Pero pagándolo?

Eso lo tendrá que decidir la DGT o el Gobierno. Nosotros sólo pensamos en seguridad vial. Si hay un nicho o un tipo de vehículo o circunstancia susceptible de tener un accidente... Nosotros tenemos que sensibilizar y formar para que ocurra lo menos posible.

¿Y que la administración decida si es pagando (o no)?

Nosotros, ya te digo, pensamos en todo lo que pueda mejorar la formación vial.

Cambiando de tercio. La DGT planteó que se tuvieran que dar ocho clases teóricas presenciales obligatorias y competencia lo echó para atrás. ¿En qué estado está la batalla?

Estamos a favor de la formación on line, pero hay contenidos que no son igual de eficaces on line que presenciales. Lo que nosotros y la DGT defendemos es que esos contenidos se interiorizan más fácilmente en clases presenciales. Al menos, creemos que hay que dar ocho. Fíjate que en la mayoría de los países europeos dan más horas.

Entonces, ¿se darán finalmente esas clases presenciales?

No sabemos en qué estado está la cuestión. Está claro que el informe de competencia es una piedra en el camino, pero tenemos que intentar por todos los medios con la DGT que se lleve a cabo porque es importante para la seguridad vial.

Hablando de la formación... ¿Son caras las autoescuelas?

Todo lo contrario. Venimos de una crisis muy profunda y esto nos ha afectado. En su momento

se retrajo la demanda y creció la competencia. Todo eso ha hecho que el sector esté en unos márgenes mínimos de rentabilidad.

Enrique Llorca es partidario de la formación presencial. Esteban Palazuelos EL ESPAÑOL

¿Aunque depende de la comunidad?

En general, los precios son bastante bajos. Hay que comer y contratar personal especializado, vehículos... y la natalidad es cada vez menor. La rentabilidad es baja porque hay mucha competencia.

¿En cuánto está de media un carné?

Depende de las clases, va variando... Pero, estará entre unos 700-800 euros de media.

Vayamos con las medidas de la DGT. ¿Sería partidario, como dejó caer Pere Navarro, de reconvertir a los Guardias Civiles de la reserva en examinadores de tráfico para reducir las listas de espera?

Si los Guardias civiles que están en la reserva reciben la formación adecuada, me parece bien. Pueden examinar en pista, del teórico e incluso en el práctico. A nosotros nos da igual de dónde venga el personal. Si están formados, nosotros encantados de que se incrementen el número de formadores.

¿Son los exámenes más fáciles desde que se pueden hacer con ADAS (sistema eléctrico: utilizar los sistemas de aparcado, etc.)?

No son más fáciles. Desde la CNAE fuimos parte activa en ese cambio. Estábamos formando a los futuros conductores con vehículos de hace años y eso va contra la tendencia actual. Veíamos imprescindible que se pudieran utilizar los sistemas ADAS porque hay estudios que dicen que el 80% de los conductores los desconocen.

Enrique Llorca no ve con malos ojos que los guardias civiles en la reserva sean examinadores. Esteban Palazuelos EL ESPAÑOL

¿Es partidario de que se bajen los límites de velocidad (ya están a 90 en nacionales y a 30 en muchos municipios)?

Puede haber discrepancias con esto, claro que sí. Pero, al final, cuando se implementa una medida como esta y se miran los datos, uno ve que ha sido positivo. Se han reducido los accidentes en las carreteras nacionales, así que me parece bien.

¿Está, por tanto, a favor, de medidas restrictivas como quitar más puntos por el uso del móvil o la implantación de más radares?

Estamos a favor de todo aquello que vaya a favor de reducir la mortalidad. ¿Y qué mata ahora mismo? El móvil, las distracciones... Siempre decimos que es mejor educar y sensibilizar que sancionar, pero tenemos que utilizar todos los resortes posibles. Si quitando puntos se evita que alguien se lo piense dos veces antes de coger el móvil, me parece bien.

En cuanto a los radares, no todas las personas somos como deberíamos ser y, por desgracia, sigue siendo necesario que haya un castigo: sanciones, radares... Lo ideal sería que la gente estuviese concienciada, pero mientras eso no ocurra al 100% hay que seguir con las medidas punitivas.

Hablando de otras restricciones, las que se le ponen a los vehículos contaminantes, ¿se está criminalizando al diésel?

Ahora mismo estamos en un momento complicado a la hora de saber qué coche comprar. Ante tanto mensaje contradictorio, nos sentimos condicionados. Estamos en un cambio de movilidad desde el punto de vista atmosférico, pero en la medida de lo posible hay que preservar nuestra ciudad y nuestro planeta.

¿Tiene la culpa el gobierno de todo ese cacao?

Cualquier información que pueda salir... Pero no perdamos de vista que hay empresas que se puedan ver afectadas. Esos mensajes contradictorios no ayudan. Estamos en un momento de transición y eso tiene daños colaterales.

¿Está España preparada para esa transición?

Es un hándicap. España, como otros países, tiene deberes que hacer y debe adaptarse lo mejor posible. Pero la transición no es fácil. Requiere de la concienciación de los usuarios, de que la industria acompañe y de que las políticas favorezcan esa transición.

Esteban Palazuelos pide más profesores y examinadores al Gobierno. Esteban Palazuelos EL ESPAÑOL

¿Qué balance hace, con todas estas medidas, de la gestión de Pere Navarro?

Lo he dicho muchas veces. Para mí ha sido, es y probablemente será el mejor director general que haya tenido tráfico. ¿Por qué? Porque conoce la dirección general y es una persona valiente a la hora de tomar medidas que favorezcan la seguridad vial y la lacra de los accidentes. Es para alabarlo. Uno puede tener ideas y no tener valentía. O puede tener valentía y no ideas. Pero él lo tiene todo: ideas y valentía. Tiene todo mi respeto.

¿Cómo explicamos a la gente de que los radares, las sanciones... que todo eso es por su seguridad y no para hacer caja?

Yo siempre digo lo mismo. Cuando vemos a la Guardia Civil creemos que van a por nosotros. Y no es así. Tanto ellos como la DGT lo que hacen es velar por nuestra seguridad. Y los radares no dejan de ser las herramientas que utilizan esos cuerpos. Ya digo: 'Es mejor formar, educar y concienciar, pero por desgracia sigue siendo necesario sancionar'. Lo que quieren todos estamentos es que no haya accidentes.

¿Qué le va a pedir a Pedro Sánchez?

Que los sistemas formativos sean los mejores para evitar accidentes y después que tengamos examinadores y profesores suficientes para la formación vial. En otras condiciones, no lo necesitaríamos. Pero, ahora mismo, por cómo está el sector y la retribución que reciben...

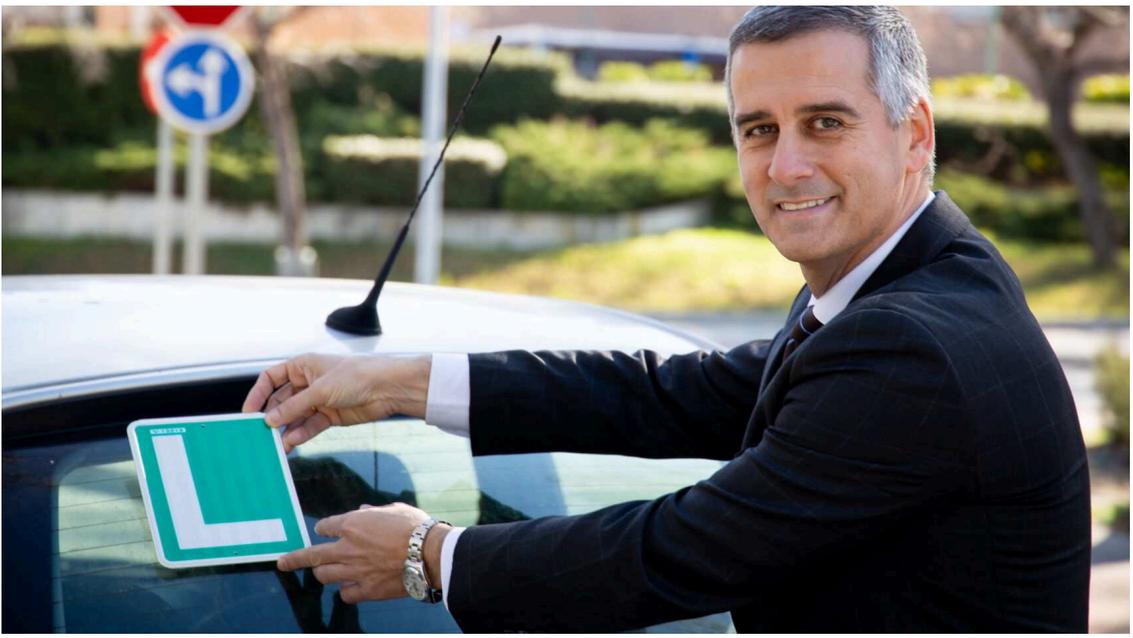
¿Les ha afectado la subida del salario mínimo?

Ahora mismo estamos negociando el convenio colectivo y no sé si nos ha afectado. Imagino que sí, a los administrativos, etc.

¿Qué le diría a un alumno que empieza a dar clases?

Que una buena formación salva vidas.

Enrique Llorca, tras terminar la entrevista con EL ESPAÑOL. Esteban Palazuelos EL ESPAÑOL



Renovar el parque y mejorar la infraestructura: prioridades de la Alianza por la Seguridad Vial en España También entre los ejes estratégicos de esta iniciativa está mejorar la formación de los nuevos conductores y prestar más atención a las nuevas formas de movilidad

ABC Motor • original

En los últimos años, la seguridad vial se ha convertido en uno de los valores fundamentales que más ha preocupado a usuarios, empresas e instituciones públicas. Según datos recientes aportados por la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT), los accidentes de tráfico han sido los responsables de 1.098 fallecimientos en 2019. En diciembre de 2019, un total de **100 personas perdieron la vida en las carreteras**. Una cifra alarmante que pone de manifiesto la necesidad de la creación de un marco de colaboración entre instituciones, empresas del sector y usuarios, para trabajar de manera conjunta.

Bajo esta premisa, se constituye la Alianza por la Seguridad Vial. Una acción impulsada por la Asociación de ex Diputados y ex Senadores por iniciativa de D. **Teófilo de Luis**, ex presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. Por este motivo, el Congreso de los Diputados ha acogido esta semana en la sala SERT, la primera reunión de dicha iniciativa con el objetivo de reducir los riesgos por siniestralidad en las vías públicas españolas.

Este proyecto, **pionero en nuestro país**, cuenta con la participación de un **total de 22 entidades firmantes**: Cariotipo, Repsol, Caser Seguros, ALSA, [CEA](#) (Comisionado Europeo del Automóvil), Fesvial, Real Automóvil Club de España (RACE), Plataforma Ponle Freno, [AECA-ITV](#) (Asociación De Entidades Para La Inspección Técnica De Vehículos De La Comunidad De Madrid), Confibus, VOI, [ANFAC](#) (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), BlaBlaCar, Motor 16, AESLEME (Asociación por la prevención de accidentes de tráfico y ONG de atención a víctimas de accidentes), CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas), [GANVAM](#) (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, con servicios especializados y exclusivos para sus asociados), [ANESDOR](#) (Anesdor Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), Netum Solutions, Connected Mobility HUB, Cable Energía, FETEEVI (Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial) y Dräger.

La fórmula de trabajo en la que establecer los ejes de acción que ayuden a definir las mejoras para **promover la seguridad vial**, se basará en la realización de reuniones periódicas en las que establecer los ejes de acción que ayuden a definir las mejoras para promover la Seguridad Vial. La adecuada atención para la prevención y el riesgo, así como el auxilio a las víctimas y sus familias, serán otras líneas de acción que han marcado la agenda de esta primera reunión de trabajo.

La voluntad de los miembros de la Alianza por la Seguridad Vial es trabajar en la promover iniciativas que mejoren la formación de los nuevos conductores, la renovación del parque móvil y las nuevas formas de movilidad, y así **contribuir a la reducción de accidentes**. Para ello, se han establecido tres ámbitos de actuación:

1) **Los usuarios**. Tanto peatones como conductores han de involucrarse como responsables y por ello es necesaria la atención en:

-La adecuada capacitación de los conductores.

-El impulso a la formación de todos los usuarios y por ello a la colaboración de los no conductores.

-Apoyo a las víctimas y sus familiares, así como la necesaria atención a los más vulnerables.

-En el caso de conductores profesionales, transporte de viajeros y transporte en general,

impulsar las medidas necesarias para una conducción segura.

-El desarrollo de campañas de concienciación encaminados a un mejor uso de las vías por parte de todos los usuarios.

2) **Los vehículos.** Al constituir elementos fundamentales en las vías de circulación y en ocasiones determinante de la seguridad en las mismas, parece conveniente:

-Regular con carácter general, según el ámbito competencia, el uso de las nuevas modalidades de transporte estableciendo entre otros aspectos vías para su circulación.

-Mejorar la eficacia de los controles para asegurar el adecuado estado de los vehículos que circulan por nuestras vías.

-Poner en marcha un plan de renovación del parque móvil más antiguo en beneficio de la seguridad y la conservación medioambiental.

3) **Las vías de circulación.** Como espacio físico compartido por peatones y conductores debe ser objeto de atención y por ello es oportuno:

-Mejorar el trazado y los elementos de seguridad en nuestras vías previo análisis técnico en aquellos tramos con mayor riesgo o más accidentalidad.

-Mantener una política realista que permita la conservación adecuada de nuestra importante red.

-Revisar, en las labores de conservación, la idoneidad de la señalización en beneficio de los usuarios.

La constitución de esta Alianza implica, en definitiva, la voluntad de aportar experiencia y conocimiento para el análisis de los problemas y establecer una hoja de ruta que de respuesta y soluciones en beneficio de la Seguridad Vial en España y Europa.

[Renovar el parque y mejorar la infraestructura: prioridades de la Alianza por la Seguridad Vial en España](#) es un contenido original de ABC.es



Renovar el parque y mejorar la infraestructura: prioridades de la Alianza por la Seguridad Vial en España También entre los ejes estratégicos de esta iniciativa está mejorar la formación de los nuevos conductores y prestar más atención a las nuevas formas de movilidad

ABC Motor • original

En los últimos años, la seguridad vial se ha convertido en uno de los valores fundamentales que más ha preocupado a usuarios, empresas e instituciones públicas. Según datos recientes aportados por la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT), los accidentes de tráfico han sido los responsables de 1.098 fallecimientos en 2019. En diciembre de 2019, un total de **100 personas perdieron la vida en las carreteras**. Una cifra alarmante que pone de manifiesto la necesidad de la creación de un marco de colaboración entre instituciones, empresas del sector y usuarios, para trabajar de manera conjunta.

Bajo esta premisa, se constituye la Alianza por la Seguridad Vial. Una acción impulsada por la Asociación de ex Diputados y ex Senadores por iniciativa de D. **Teófilo de Luis**, ex presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. Por este motivo, el Congreso de los Diputados ha acogido esta semana en la sala SERT, la primera reunión de dicha iniciativa con el objetivo de reducir los riesgos por siniestralidad en las vías públicas españolas.

Este proyecto, **pionero en nuestro país**, cuenta con la participación de un **total de 22 entidades firmantes**: Cariotipo, Repsol, Caser Seguros, ALSA, [CEA](#) (Comisionado Europeo del Automóvil), Fesvial, Real Automóvil Club de España (RACE), Plataforma Ponle Freno, [AECA-ITV](#) (Asociación De Entidades Para La Inspección Técnica De Vehículos De La Comunidad De Madrid), Confibus, VOI, [ANFAC](#) (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), BlaBlaCar, Motor 16, AESLEME (Asociación por la prevención de accidentes de tráfico y ONG de atención a víctimas de accidentes), CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas), [GANVAM](#) (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, con servicios especializados y exclusivos para sus asociados), [ANESDOR](#) (Anesdor Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), Netum Solutions, Connected Mobility HUB, Cable Energía, FETEEVI (Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial) y Dräger.

La fórmula de trabajo en la que establecer los ejes de acción que ayuden a definir las mejoras para **promover la seguridad vial**, se basará en la realización de reuniones periódicas en las que establecer los ejes de acción que ayuden a definir las mejoras para promover la Seguridad Vial. La adecuada atención para la prevención y el riesgo, así como el auxilio a las víctimas y sus familias, serán otras líneas de acción que han marcado la agenda de esta primera reunión de trabajo.

La voluntad de los miembros de la Alianza por la Seguridad Vial es trabajar en la promover iniciativas que mejoren la formación de los nuevos conductores, la renovación del parque móvil y las nuevas formas de movilidad, y así **contribuir a la reducción de accidentes**. Para ello, se han establecido tres ámbitos de actuación:

1) **Los usuarios**. Tanto peatones como conductores han de involucrarse como responsables y por ello es necesaria la atención en:

-La adecuada capacitación de los conductores.

-El impulso a la formación de todos los usuarios y por ello a la colaboración de los no conductores.

-Apoyo a las víctimas y sus familiares, así como la necesaria atención a los más vulnerables.

-En el caso de conductores profesionales, transporte de viajeros y transporte en general,

impulsar las medidas necesarias para una conducción segura.

-El desarrollo de campañas de concienciación encaminados a un mejor uso de las vías por parte de todos los usuarios.

2) **Los vehículos.** Al constituir elementos fundamentales en las vías de circulación y en ocasiones determinante de la seguridad en las mismas, parece conveniente:

-Regular con carácter general, según el ámbito competencia, el uso de las nuevas modalidades de transporte estableciendo entre otros aspectos vías para su circulación.

-Mejorar la eficacia de los controles para asegurar el adecuado estado de los vehículos que circulan por nuestras vías.

-Poner en marcha un plan de renovación del parque móvil más antiguo en beneficio de la seguridad y la conservación medioambiental.

3) **Las vías de circulación.** Como espacio físico compartido por peatones y conductores debe ser objeto de atención y por ello es oportuno:

-Mejorar el trazado y los elementos de seguridad en nuestras vías previo análisis técnico en aquellos tramos con mayor riesgo o más accidentalidad.

-Mantener una política realista que permita la conservación adecuada de nuestra importante red.

-Revisar, en las labores de conservación, la idoneidad de la señalización en beneficio de los usuarios.

La constitución de esta Alianza implica, en definitiva, la voluntad de aportar experiencia y conocimiento para el análisis de los problemas y establecer una hoja de ruta que de respuesta y soluciones en beneficio de la Seguridad Vial en España y Europa.



Primer contacto de la nueva directiva de CNAE con la DGT

original



Recientemente ha tenido lugar en la sede de la DGT un encuentro de la nueva directiva de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) con los máximos órganos de dirección del Organismo perteneciente al Ministerio de Interior.

Por parte de la Confederación acudieron su presidente, Enrique Lorca, los vicepresidentes: Teresa Coll, Juan Carlos Muñoz y Sergio Olivera y el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid (APAMAD), Ricardo Cano. Por parte de la DGT, asistieron el director general, Pere Navarro, y la subdirectora de Formación y Educación Vial, María Lidón Lozano.

Aunque se trataba de un encuentro de cortesía, los representantes de CNAE aprovecharon la oportunidad para poner sobre la mesa los principales asuntos que preocupan al sector de las autoescuelas: la escasez de examinadores, el sistema CAPA, la formación presencial obligatoria y la carencia de profesores y las novedades en torno a su currículo.

Más examinadores y horas extras

Sobre el tema de los examinadores, se le hizo saber a la DGT que la Confederación considera prioritario dotar a Tráfico de un número suficiente de examinadores para que se pueda cubrir la demanda de pruebas de los permisos de conducir en todos los puntos de examen del país sin excepción.

Navarro y Lozano, después de afirmar que la situación ha mejorado sustancialmente en el último año, explicaron que, allí donde se necesiten más examinadores, el Organismo cubrirá las plazas vacantes con oposiciones de acceso libre, convocatorias de promoción interna y personal de la Guardia Civil que pasará a engrosar la plantilla de la DGT.

Por otro lado, seguirá habiendo dinero para las horas extraordinarias de los funcionarios examinadores.

CNAE pidió también que se arbitren medidas para impedir que los aspirantes se trasladen de una provincia a otra al objeto de afrontar la prueba de circulación en un sitio donde sea más fácil aprobar.

El CAPA, explicado al detalle Con respecto al CAPA, se trasladó a la cúpula de la DGT la inquietud de muchas asociaciones provinciales de autoescuelas sobre la implantación de este

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	07/02/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

<https://www.informaseguridadvial.es/primer-contacto-de-la-nueva-directiva-de-cnae-con-la-dgt/>

sistema en todo el territorio nacional, a lo largo del primer semestre de este año, y se solicitó que un cargo de relevancia de la Dirección General de Tráfico acuda a la próxima junta general de CNAE para explicar en detalle el CAPA. Navarro accedió.

La formación presencial aparcada, de momento Sobre la formación presencial, el director general de Tráfico explicó que, si bien el Organismo era partidario de anteponer la seguridad vial a consideraciones de tipo mercantil, el dictamen de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) era tan adverso que obligaba a la DGT a aparcarse por el momento el proyecto de las ocho horas obligatorias presenciales sobre factores de riesgo, para los aspirantes a conductores.

Hay pocos profesores

Con relación al grado superior de Formación Profesional, que la DGT quiere impulsar para ejercer la enseñanza en la autoescuela y otras ocupaciones conexas, y que duraría dos cursos lectivos, CNAE mostró su temor a que agrave el problema de la carencia de profesores. María Lidón Lozano afirmó que los actuales cursos continuarán mientras sea necesario.

La Confederación sugirió, respecto a estos, que vuelvan las recuperaciones de las materias que se aprueban en los primeros ejercicios de la fase de Correspondencia, porque es grande el número de aspirantes que se quedan colgados con una sola asignatura suspendida; la subdirectora prometió estudiar dicha posibilidad.

(Foto del encuentro: de izquierda a derecha, **Enrique Lorca, Tere Coll, Pere Navarro, María Lidón Lozano, Sergio Olivera y Juan Carlos Muñoz.**)



Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

Formación presencial obligatoria para el teórico de conducir: razones de quienes la apoyan

original



CIRCULA SEGURO F PRESENCIAL 2

En España no es obligatorio ir a la autoescuela para examinarnos del examen teórico. Las clases de formación teórica son totalmente voluntarias, lo que ha llevado a muchos a prepararse el examen por su cuenta, bien por falta de tiempo libre o para ahorrarse el precio de las clases. Por otro lado, la **gran difusión de internet y los soportes digitales** han propiciado la aparición de las [autoescuelas y plataformas online](#).

Todo ello sin valorar conceptos tales como la sensibilización o la concienciación de los riesgos y consecuencias que conlleva manejar un vehículo sin una formación adecuada.

Pero todo ello podría cambiar si se aprueba la propuesta de la DGT de imponer un **mínimo de horas presenciales**. Las clases teóricas en la autoescuela pasarían así a ser obligatorias, con todo lo que ello implica. Los argumentos de la DGT son irreprochables, pero ello no ha evitado que surjan opiniones en contra.

8 horas de clases presenciales obligatorias

[La propuesta de la DGT](#) formaba parte de un borrador de Real Decreto presentado en 2018, y que modificaría así el Reglamento General de Conductores. Este borrador contempla una serie de cambios en los procesos de formación vial, incluyendo la realización de los exámenes teórico y práctico. La intención de la DGT es incluir **al menos 8 horas de clases presenciales**, de carácter obligatorio para poder presentarse al examen teórico.

Estas 8 horas no tratarían tanto sobre cuestiones técnicas como las normas de circulación (que también tendrían su espacio) sino sobre todo de **concienciación y sensibilización**: el riesgo del consumo de alcohol y drogas, la vulnerabilidad de ciclistas y peatones, o la importancia del uso correcto del casco o la sillita infantil. Al ser presenciales, estas clases podrían contar con el **testimonio personal en vivo de víctimas y causantes de accidentes** de gravedad. Todo ello se realizaría dentro del ámbito de la autoescuela y certificado por su director.

Rechazo de la Comisión de Competencia

Por supuesto, **las máximas perjudicadas serían las autoescuelas online**, que se verían en clara desventaja frente a las tradicionales. Sencillamente se verían imposibilitadas a impartir estas

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	07/02/2020
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=238392164

clases presenciales, además de que el alumno podría decantarse por una autoescuela física para el global de su formación teórica. Ello ha llevado a la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha declararse en desacuerdo** con la propuesta de la DGT, en la medida en que discriminaría a una empresas frente a otras.

Por su parte, las autoescuelas online, agrupadas en la **Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)** han declarado estar totalmente a favor de la impartición de temas centrados en la sensibilización del alumno. Pero no consideran probada la mayor eficacia de las clases presenciales frente a los **beneficios que pueden aportar los soportes digitales**: flexibilidad de horarios, trazabilidad de los contenidos, ahorro de costes... Una medida como la de la DGT podría restar aún más el [poco interés de las nuevas generaciones en obtener el permiso](#). Sí está de acuerdo la plataforma PAD en que la formación pueda ser reglada y certificada, en referencia a las apps para smartphone que han proliferado en los últimos años ([aquí hablamos de la muy recomendable Triviauto](#)).

Campaña a favor de asociaciones y expertos

Ante el rechazo de la CNMC de aprobar la propuesta de la DGT, han surgido [numerosas voces a favor de las clases presenciales obligatorias](#). Entre ellas, quizás la más significativa, es la de la **Asociación para el Estudio de la Lesión de Médula Espinal (Aesleme)**, a cuya directora Mar Cogollos [entrevistamos en Circula Seguro](#). Aesleme pone el foco de atención sobre el drama social de los más de **9.000 heridos graves que quedan con secuelas permanentes cada año**. Otra asociación, **Stop Accidentes**, hace referencia a los positivos resultados que tienen los **cursos presenciales de recuperación de puntos**, que precisamente incluyen testimonios reales de víctimas de accidentes.

Por la parte de los expertos, la **Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)** se ha mostrado a favor de las clases presenciales para **garantizar una actitud adecuada** por parte del alumno a la hora de ponerse al volante. Pero sin duda quien más contundente se ha mostrado ha sido la **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)**, que ha criticado duramente a la CNMC por anteponer los intereses del mercado a las vidas humanas en juego. Además, la CNAE no solo apoya firmemente la propuesta de la DGT, sino que cree conveniente **aumentar las horas presenciales obligatorias a 12**.

Entidades e instituciones como éstas han iniciado en Change una [campaña de apoyo a la propuesta de la DGT](#) para recabar firmas entre la ciudadanía.

Otros países ya contemplan las horas presenciales

Por su parte, el director de la DGT Pere Navarro ha querido recordar que las clases presenciales obligatorias **ya estaban incluidas como medida** en la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020. Y ha querido señalar que esto no es un ataque contra las plataformas digitales (la propia institución cuenta con [un espacio online para practicar el examen teórico](#)).

Navarro también ha recordado que muchos países de nuestro entorno ya obligan a asistir a la autoescuela para un número determinado de clases teóricas. Según los análisis de la DGT a 31 países europeos, el 80% contemplan que para obtener el carnet de conducir los alumnos deben realizar obligatoriamente **entre 20 y 40 horas teóricas y entre 15 y 30 prácticas**.

Sin embargo, la **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)** ha llegado a conclusiones contrarias. En su [Informe Anual de Seguridad Vial](#) recogen que **6 de los 7 países europeos con menos siniestralidad vial tienen sistemas de enseñanza libre** para el examen teórico de conducir. [España se encuentra](#), precisamente, entre esos países más seguros de Europa.

Autoescuelas: preocupa la escasez de profesores

original



CIRCULA SEGURO F PRESENCIAL 1

La [nueva convocatoria de la DGT](#) para formar profesores de autoescuela expira hoy 7 de febrero. Y podría ser una de las últimas, ya que todo indica que el Gobierno obligará en breve a cursar una Formación Profesional (FP) para desempeñar esta actividad.

El actual certificado tiene los días contados y el título que lo sustituya supondrá invertir en su obtención más tiempo y dinero. De ahí que los aspirantes a profesores de autoescuela tengan ahora una **oportunidad de oro para dedicarse a la tarea vocacional de preparar a los futuros conductores.**

Profesión sin paro que salva vidas.

La patronal, **CNAE**, anima a los posibles candidatos a que presenten su solicitud, pues van a trabajar en un sector que es clave para la seguridad vial del país; van a salvar vidas a través de la formación.

Además –razonan en la Confederación–, se trata de una profesión que te permite conocer mucha gente y familiarizarte con las nuevas tecnologías aplicadas a la conducción y su enseñanza. Por si fuera poco, no hay paro.

Fuentes próximas al actual equipo directivo de CNAE admiten que el sector ha vivido una crisis durísima, cuyos efectos aún se dejan sentir, pero creen que está remontando, y hoy impartir clase del permiso de conducir vuelve a ser una actividad atractiva para los jóvenes en busca de un empleo.

Una veintena de entidades crean la Alianza por la Seguridad Vial en España para reducir la siniestralidad en las carreteras

Agencias • [original](#)

MADRID, 07 (SERVIMEDIA)

Representantes de 22 entidades del sector de movilidad español se reunieron este viernes en el Congreso de los Diputados en el que ha sido el primer encuentro de la Alianza por la Seguridad Vial, que nace con el objetivo de reducir los riesgos por siniestralidad en las vías públicas españolas.

Según datos recientes aportados por la Dirección General de Tráfico (DGT), los accidentes de tráfico han sido los responsables de 1.098 fallecimientos en 2019. En diciembre de 2019, un total de 100 personas perdieron la vida en las carreteras.

Se trata de una cifra alarmante que pone de manifiesto la necesidad de la creación de un marco de colaboración entre instituciones, empresas del sector y usuarios, para trabajar de manera conjunta.

Por eso, la Alianza por la Seguridad Vial propondrá iniciativas que mejoren la formación de los nuevos conductores, la renovación del parque móvil y las nuevas formas de movilidad, y así contribuir a la reducción de accidentes.

La alianza está impulsada por la Asociación de ex Diputados y ex Senadores por iniciativa de Teófilo de Luis, expresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. Este proyecto, pionero en España según sus impulsores, cuenta con la participación de un total de 22 firmantes: Cariotipo, Repsol, Caser Seguros, ALSA, Comisionado Europeo del Automóvil (CEA), Fesvial, Real Automóvil Club de España (RACE), Plataforma Ponle Freno, la Asociación De Entidades Para La Inspección Técnica De Vehículos De La Comunidad de Madrid (AECA- ITV), Confibus, VOI, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), BlaBlaCar, Motor 16, la Asociación por la prevención de accidentes de tráfico y ONG de atención a víctimas de accidentes (Aesleme), la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, con servicios especializados y exclusivos para sus asociados (Ganvam), la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), Netum Solutions, Connected Mobility HUB, Cable Energía, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (Fetevi) y Dräger.

Consejos para conseguir que un viaje en coche con niños sea todo un éxito

original



Eli Ramos

/Freepik

Para viajar cómodamente con niños en coche hay que tener en cuenta una serie de normas.

Los viajes largos acaban siendo tediosos y cansan, reconozcámoslo. Y muchas veces, **los que más lo sufren son los niños**. Tener que estar horas sentados, sin poder moverse o estirar las piernas, afecta a cualquiera y los más pequeños de la casa no iban a ser menos.

El cansancio no es el único factor que condiciona un viaje con niños, ya que son los pasajeros más vulnerables por lo que **requieren, además, una mayor atención y medidas de seguridad específicas**, como asientos o **sillas especiales para ellos**. Si tienes programado un viaje en coche y vas a viajar con menores, atento a estos consejos que harán tu trayecto mucho más llevadero:

1. Es mejor **viajar durante las horas de sueño de los niños**, ya que sufrirán menos el viaje y permitirán una conducción más tranquila.
2. Hay que usar siempre el **sistema de retención infantil adecuado** y colocarlo correctamente.
3. **Evitar conducir de manera brusca** y tomar las curvas muy cerradas para que los menores (y el resto de pasajeros) no se mareen.
4. Para los niños, es mejor **regular la temperatura del habitáculo entre 21 y 23 grados** y evitar que les llegue el **aire acondicionado** de manera directa.
5. **No fumar** en el interior del coche y ventilar el interior.
4. Prever **juegos y libros infantiles** para que estén entretenidos durante el viaje.
5. **Evitar todo tipo de distracciones al volante**, incluidas las que puedan provocar los niños. **Si necesitan algo, mejor parar y atenderles** que hacerlo mientras se conduce. Lo ideal es viajar con otra persona adulta que pueda atenderles.
6. Es indispensable **viajar con agua y alimentos ligeros** para los menores.
7. Programar **paradas en el camino cada dos horas**, para que puedan bajar del coche y estirar las piernas. Además, los niños lactantes o considerados del grupo 0+ **necesitan estar fuera de su sillita** cada dos horas para que esto no afecte a su columna y no tengan problemas

respiratorios forzados por la postura que se ven obligados a mantener durante el viaje (son niños que aún no se sientan solos).

Obviamente, hay que respetar las señalizaciones y los límites de velocidad, así como [evitar hablar por teléfono o mirar los mensajes y el correo mientras se conduce](#). **Pero esto hay que hacerlo siempre**, no únicamente cuando se viaja con niños.

Estas son las maniobras que te puede tocar realizar en el examen de conducir

original



ARCHIVO

Imagen de archivo de un coche de autoescuela.

Los exámenes de conducir, aunque no lo parezca, [evolucionan como lo hace el resto de dinámicas de nuestra vida](#). Gracias al desarrollo de las tecnologías, cada vez incorporan cambios más modernos y, sobre todo, útiles para los alumnos. Aún así, hay aspectos de estos test que permaneces impasibles, como los contenidos que se evalúan.

La prueba para sacarte el [permiso de conducción](#) consta de una parte teórica que hay que aprobar tras pasar el test pertinente y de una práctica, en la que se examinan las habilidades y los conocimientos necesarios para conducir un coche sin suponer un peligro para el resto de los conductores.

En esta parte práctica es en la que más se sufre, ya que los nervios pueden jugar una mala pasada y acabar suspendiendo el examen. Aunque en las clases prácticas de la autoescuela se encargan de explicar cómo salir airoso de esta prueba, os adelantamos **cuáles son las maniobras que se exigen en los test prácticos del carnet de conducir tipo B** (para turismo de menos de 3.500 kilos, no más de ocho pasajeros o cuadríciclos/triciclos):

-La maniobra G:marcha atrás en recta y en curva. Para realizar esta maniobra con éxito no se debe subir el bordillo o rozar las ruedas con él, pisar marcas del carril o derribar otros objetos de la calzada.

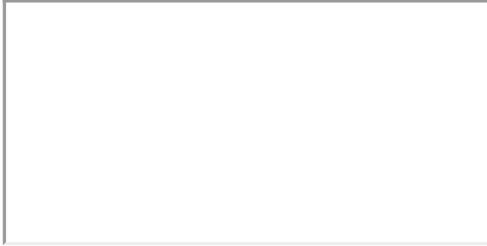
-La maniobra H:cambio de sentido de la marcha, se entiende al entrar en un callejón sin salida. Lo importante será no rozar el coche con los límites de la calle y realizarlo en un número de movimientos que sean necesarios.

-Las maniobras I: los estacionamientos, tanto en línea como en oblicuo o perpendicular. Lo importante será no rozar los coches próximos a la plaza de aparcamiento, dejar espacio para salir y, a la hora de sacar el vehículo del hueco de aparcamiento no hacerlo en más de 3 movimientos.

La DGT regula por fin el uso de los patinetes eléctricos

original

Audio



La DGT regula por fin el uso de los patinetes eléctricos

0:00 / 9:00

La Dirección General de Tráfico ha hecho pública la nueva y esperada instrucción donde establece los criterios y normas que regularán la circulación de los patinetes eléctricos. Ahora depende del Consejo de Ministros para que esta instrucción sea ley y se aplique en toda España. Hoy en Herrera a Cope Catalunya i Andorra ,el portavoz de la OCU, Enrique Garcia , ha explicado qué vehículos regulara la nueva normativa de la DGT .

Garcia ha dicho “ Que son los vehículos de 2 o más ruedas, una sola plaza y propulsados únicamente por un motor eléctrico con una velocidad máxima de entre 6 y 25 km/hora, o sea , los patinetes eléctricos”. No entraran en la regulación ,que cada ayuntamiento debe aplicar según las normativas municipales propias existentes, los vehículos sin sistema de autoequilibrio i con sillín. Tampoco los vehículos para personas con movilidad reducida, los ciclomotores o los que no sobrepasen los 6 km/h .

El portavoz de la OCU ha insistido en la necesidad de que los conductores de patinetes eléctricos tenga un seguro con una buena cobertura de responsabilidad civil de al menos 60.000 euros.

Este y otros temas próximos puedes encontrar cada día de 12.20 a 13 horas a “Herrera a Cope Cataluña y Andorra”. Las historias más humanas que suceden en Cataluña son ampliadas con las voces de sus protagonistas en las franjas locales de la Cadena Cope en Cataluña. Si tu horario de escuchar radio es a partir de las 13 y hasta las 14 horas no te pierdas “Mediodía Cope Cataluña y Andorra “.

Un tiempo de radio en directo con las mejores entrevistas musicales de los artistas que triunfan o los escritores que presentan sus últimas novedades literarias. No falta nunca la última hora informativa contada de forma ágil y rápida .Un avance de las noticias deportivas que se amplian a las 15.05 horas en “Esports Cope” o el tiempo y la movilidad en las carreteras catalanas. Recuerda, de 12.20 a 14 horas, escucha Cope Cataluña y Andorra.

