

Dossier de Prensa

1 - 7 febrero 2022



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

CNAE / FUNDACIÓN CNAE

Unos 260 alumnos de nueve colegios de Narón se formarán en el correcto uso de las calles

Diario de Ferrol

[Ir a la noticia](#)

Presentación da actividade formativa Aprendendo a compartir a vía pública en Narón

Galicia Ártabra

[Ir a la noticia](#)

Un nuevo programa formativo sobre educación vial en Narón **Enfoques**

[Ir a la noticia](#)

Clases de educación viaria para alumnos de colegios de Narón **La Voz de Galicia**

[Ir a la noticia](#)

La DGT cambia la forma de renovación de tu carné de conducir: todo lo que tienes que saber **La Nueva España**

[Ir a la noticia](#)

Noticias del sector, seguridad vial, etc

Los expertos desaconsejan quitar el carné a los mayores de 80 pese a los últimos accidentes mortales **El Heraldo de Aragón**

[Ir a la noticia](#)

Es necesaria mucha pedagogía para explicar para qué sirve la Ley de Seguridad Vial

TodoMotor

[Ir a la noticia](#)

Unos 260 alumnos de nueve colegios de Narón se formarán en el correcto uso de las calles

En la actividad “Aprendendo a compartir a vía pública” colabora la CNAE

REDACCIÓN FERROL

En el marco del convenio que el Concello de Narón firma anualmente con la Fundación Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE) –a la que pertenece la Asociación Galega de Autoescuelas da provincia da Coruña– en materia de Seguridad y Educación Vial, ayer tuvo lugar la presentación de la ini-

ciativa “Aprendendo a compartir a vía pública”. Una formadora de la CNAE, Iria Álvarez, impartirá clases en nueve centros de enseñanza de Narón –Ponte de Xuvia, Ayala, CRA de Narón, Virxe do Mar, A Solaina, A Gándara, Piñeiros, Santiago Apóstol y Jorge Juan–. Participarán unos 260 alumnos y alumnas de 3º de Primaria de los citados centros. Las clases se impartirán durante los meses de febrero y marzo y se iniciarán el próximo lunes en el colegio Ponte de Xuvia, a las 9.10 horas –serán de una hora de duración–. Con estas sesiones se pretende educar a los alumnos en el correcto uso das vías como peatones, ciclistas y usuarios/as de patinetes, al mismo tiempo que se acerca a los centros de

enseñanza el trabajo que realizan las autoescuelas.

Durante la presentación, en la que estuvo presente el presidente da Asociación Galega de Autoescuelas da provincia da Coruña, Pablo Pérez, la alcaldesa, Marián Ferreiro, agradeció la labor que desarrolla la CNAE y reiteró la disposición del Concello para seguir aunando esfuerzos para llevar a cabo estas acciones formativas.

Por su parte Pablo Pérez también agradeció la oportunidad al Concello “porque é imprescindible a concienciación da cidadanía nesos valores desde idades temperás, para formar persoas adultas concienciadas para o futuro na seguridade viaria e a convivencia na vía pública”, indicó en su intervención. ●



Un momento de la presentación de la iniciativa en la que también participó el Equipo de Educación Vial municipal | CONCELLO

Presentación da actividade formativa Aprendendo a compartir a vía pública en Narón

original

A alcaldesa de Narón, Marián Ferreiro, e Pablo Pérez, presidente da Asociación Galega de Autoescuelas da provincia da Coruña (pertencente á Fundación CNAE), presentaron este xoves, día 3 de febreiro, no Concello a actividade formativa “Aprendendo a compartir a vía pública” no ámbito da Educación e a Seguridade Viaria.

Na presentación estiveron acompañados polos membros do *Equipo de Educación Vial do Concello*, Pedro Caneiro e Sonia López.

Esta actividade formativa lévase a cabo no marco do convenio que o **Concello de Narón** asina anualmente coa **Fundación Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE)** en materia de Seguridade e Educación Viaria.

Unha formadora viaria da **CNAE**, Iria Álvarez, impartirá clases en nove centros de ensino de Narón, Ponte de Xuvia, Ayala, CRA de Narón, Virxe do Mar, A Solaina, A Gándara, Piñeiros, Santiago Apóstol e Jorge Juan. Participarán uns 260 alumnos e alumnas de terceiro curso de educación Primaria dos citados centros. As clases impartiranse nos meses de febreiro e marzo e iniciaranse o vindeiro luns, día 7 de febreiro, no colexio Ponte de Xuvia, *ás 9.10 horas*, e serán de aproximadamente unha hora de duración.

Dous son os obxectivos principais desta actividade: educar ó alumnado ó que se dirixen as clases no correcto uso das vías como peatóns, ciclistas e usuarios de patinetes e, así mesmo, achegar o traballo das autoescuelas ós colexios.

A rexedora local, Marián Ferreiro, agradeceu o labor desenvolvido desde a CNAE e reiterou a disposición do Concello para seguir axuntando esforzos para levar a cabo estas accións formativas, de concienciación e sensibilización no ámbito da seguridade e a educación viaria para concienciar á sociedade de que entre todos e todas podemos reducir o número de accidentes na vía pública.

Pablo Pérez, agradeceu ó Concello a oportunidade de colaborar neste proxecto baseado na necesidade da introducción e desenvolvemento da Educación Vial desde a base, porque é imprescindible a concienciación da cidadanía neses valores desde idades temperás, para formar persoas adultas concienciadas para o futuro na seguridade viaria e a convivencia na vía pública.

Neste eido cabe destacar a participación de formadores viales para impartir as clases sobre dita materia no Concello de Narón e colaborar con proxectos desenvolvidos sobre Educación Viaria e Mobilidade Vial no municipio.

Nesa liña seguen a traballar tamén a nivel da Unión Europea para acadar no futuro que non se produzan mortes nin accidentes graves nas estradas, polo que reiteran ó Concello a súa colaboración neste importante ámbito da Seguridade Vial.

Un nuevo programa formativo sobre educación vial en Narón

original



Participarán unos 260 alumnos y alumnas de tercer curso de Educación Primaria de nueve centros de educación del Ayuntamiento

Narón sigue implementando programas de seguridad viaria entre los alumnos de sus centros escolares. La nueva actividad que se ha programado desde el Concello es “**Aprendiendo a compartir la vía pública**”, que se pondrá en marcha en colaboración con la Asociación Gallega de Autoescuelas de la provincia de A Coruña —perteneciente a la Fundación Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)—.

Una formadora viaria de la CNAE, Iria Álvarez, impartirá clases en nueve centros de enseñanza de Narón, Ponte de Xuvia, Ayala, CRA de Narón, Virxe do Mar, A Solaina, A Gándara, Piñeiros, Santiago Apóstol y Jorge Juan. **Participarán unos 260 alumnos y alumnas de tercer curso de educación Primaria** de los citados centros. Las clases se impartirán en los meses de febrero y marzo y se iniciarán el próximo lunes en el colegio Ponte de Xuvia, a las 09:10 horas, y serán de aproximadamente una hora de duración.

Dos son los objetivos principales de esta actividad: educar al alumnado al que se dirigen las clases en el **correcto uso de las vías como peatones, ciclistas y usuarios de patinetes** y, asimismo, acercar el trabajo de las autoescuelas a los colegios.

La regidora local, Marián Ferreiro, agradeció la labor desarrollada desde a CNAE y reiteró la disposición del Ayuntamiento para seguir aunando esfuerzos para llevar a cabo estas acciones formativas, de concienciación y sensibilización en el ámbito de la seguridad y la educación viaria para concienciar a la sociedad de que entre todos y todas podemos reducir el número de accidentes en la vía pública.



Presentación de la actividad 'Aprendendo a compartir a vía pública'

Pablo Pérez, agradeció al Ayuntamiento la oportunidad de colaborar en este proyecto basado en la necesidad de la introducción y desarrollo de la Educación Vial desde la base, porque es imprescindible la **concienciación de la ciudadanía en esos valores desde edades tempranas**, para formar personas adultas concienciadas para el futuro en la seguridad vial y la convivencia en la vía pública.

En este campo cabe destacar la participación de formadores viales para impartir las clases sobre dicha materia en el Ayuntamiento de Narón y colaborar con proyectos desarrollados sobre Educación Viaria y Movilidad Vial en nuestro municipio. En esa línea siguen trabajando también a nivel de la Unión Europea **para alcanzar en el futuro que no se produzcan muertes ni accidentes graves en las carreteras**, por lo que reiteran al Ayuntamiento su colaboración en este importante ámbito de la Seguridad Vial.

Clases de educación viaria para alumnos de colegios de Narón

NARÓN / LA VOZ

El Concello de Narón y la Asociación Galega de Autoescolas impulsan una acción formativa bajo el título *Aprendendo a compartir a vía pública* en el ámbito de la educación y la seguridad vial. Una formadora viaria de la Fundación CNAE —de la que forma parte el colectivo de autoescuelas— impartirá clases en nueve centros de enseñanza de Narón, a saber, Ponte de Xuvia, Ayala, CRA de Narón, Virxe do Mar, A Solaina, A Gándara, Piñeiros, Santiago Apóstol y Jorge Juan. En total, participarán unos 260 alumnos de tercer curso de educación Primaria. Las clases se impartirán en los meses de febrero y marzo y se iniciarán hoy en el colegio Ponte de Xuvia.

La DGT cambia la forma de renovación de tu carné de conducir: todo lo que tienes que saber

R. V. • original



La DGT cambia la forma de renovación de tu carné de conducir: todo lo que tienes que saber A.D.

La Dirección General de Tráfico (DGT) **reducirá los periodos de vigencia del carné de conducir de las personas mayores**. Así lo han confirmado altos cargos del departamento que dirige Pere Navarro en el transcurso de una jornada de debate sobre los obstáculos que limitan la movilidad de las personas mayores y las necesidades de éstas, celebrada en el marco de la Vial Week (Semana de la Seguridad Vial) y organizada por la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en la sede de CEAPAT Imsero.

"El **30% de los fallecidos en accidentes de tráfico en la Unión Europea son mayores de 65 años**. Un dato que se repite en todos los países y que alcanza el 50% cuando hablamos de fallecidos peatones o ciclistas. En España en 2019, el 28% de los fallecidos en accidente de tráfico eran mayores de 65 años. Estas cifras se van a agravar, si no hacemos nada, por el envejecimiento de la población", ha advertido en dicha jornada la **subdirectora** de la DGT, María José Aparicio

En relación con la pérdida de aptitudes psicofísicas y con la revisión de la vigencia de los permisos, la subdirectora de Tráfico ha aclarado que DGT quiere revisar no sólo los periodos de vigencia de los permisos de los mayores sino **todos los periodos de vigencia**. "Sabemos que en el caso de las personas de una determinada edad tendremos que reducirlos", ha asegurado María José Aparicio, quien ha defendido que hay que "proteger a las personas mayores, pero siempre fomentando su movilidad, seguridad y libertad".

Por su parte, el director de proyectos de Fesvial, José Ignacio Lijarcio, se ha referido al 'Estudio Savima', sobre la salud vial de los conductores mayores. "Debe haber una promoción de la movilidad de los mayores, ya que **no estamos hablando de una cuestión de edad sino de salud**", ha declarado. "Ha cambiado la imagen de nuestros mayores. La **esperanza de vida** ha aumentado y los mayores de 65 se mueven de forma distinta. Además, no son nativos tecnológicos, pero nos tenemos que dirigir a ellos, por eso es importante el aprendizaje social y generacional. Tenemos que acompañarlos en esa transición, porque tienen que seguir aprendiendo", ha señalado.

Lijarcio ha explicado que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), se calcula que la población mundial de 60 años alcanzará los 2.000 millones en 2050 y que la Unión Europea estima que en el año 2040, el 27% de la población europea tendrá más de 65 años.

Desde CNAE, su presidente, Enrique Lorca, ha comentado que "después de la pandemia, personas de cierta edad que tenían el permiso y llevaban tiempo sin conducir, han querido volver a la autoescuela antes de ponerse al volante y reciclarse". **"Nos gusta poder mejorar su movilidad.** Cumplimos años y podemos perder habilidades, destrezas, conocimientos, por eso desde CNAE somos partidarios de que, cada cierto tiempo y coincidiendo con la renovación del permiso de conducir, pudiera haber algún tipo de actualización, que sirviera para ayudar a las personas que han perdido conocimientos", ha manifestado.

Pérdida de facultades

En su intervención, el secretario general de la Asociación Española de Centros Médicos Psicotónicos (ASECEMP), Bonifacio Martín, ha dicho que "la edad es un factor que influye notablemente en la pérdida de facultades; a más edad, más denegaciones y condiciones restrictivas". También ha señalado que **"la vista es el órgano de mayor relevancia** en el aporte de información en la conducción y es también el que mayor cantidad de denegaciones y condiciones restrictivas aporta".

Martín ha comentado que "es frecuente la polémica de si debe haber o no una edad límite para conducir". "Lo que debe haber son unas **condiciones psicofísica adecuadas**, si se reúnen se puede conducir y si no, no, cualquiera que sea la edad que se tenga. De cara a la seguridad vial, lo importante es que se cumplan y que el centro de reconocimiento haga bien su trabajo y compruebe que el conductor tiene esas condiciones requeridas", ha defendido.

Ha señalado que en todos los foros en los que han participado han reclamado la vuelta a los periodos de validez de 2009. "Sin éxito hasta el momento, aunque el director general de Tráfico ha hablado del tema hace unos días. Será un proceso lento pero si no se empieza no se alcanza", ha zanjado.

En la actualidad, el carné de conducir (clase B) se renueva **cada 10 años hasta que se cumplen los 65 años**, momento en el que empieza a caducar **cada 5 años**. Antes de 2009, la validez era de 10 años hasta los 45 años. Después, la renovación era cada cinco años hasta los 70 y, a partir de ahí, cada dos años.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, en su reciente comparecencia ante la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso, adelantó que se revisarán los plazos y las pruebas psicofísica en la renovación del carné de conducir de las personas de edad avanzada. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), más de cuatro millones de personas mayores de 65 años mantienen su permiso de conducir, lo que supone más del 15% del censo de conductores.

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Whatsapp](#) [Telegram](#) [Correo electrónico](#)

Los expertos desaconsejan quitar el carné a los mayores de 80 pese a los últimos accidentes mortales

- La Policía Local de Zaragoza recuerda que este colectivo solo se vio implicado en un 7% de los siniestros de 2021
- Los ingenieros creen que la tecnología suplirá sus carencias

ZARAGOZA. La muerte de cinco personas en Valencia hace hoy una semana en un accidente de tráfico provocado por un hombre de 87 años que circuló durante cuatro kilómetros en dirección contraria y los atropellos mortales de dos octogenarios en los últimos días en Zaragoza han vuelto a disparar las alarmas. Y aunque estos siniestros se debieron a

causas muy distintas, lo cierto es que han reavivado el debate sobre si debería fijarse una edad máxima para dejar de conducir. Sobre todo, ahora que la esperanza de vida es cada vez más alta. Por su inmediatez en el tiempo, estos últimos y graves percances han puesto el foco sobre un colectivo de conductores que sin miedo a reconocer las limitaciones

que impone la edad confiesa sentirse «injustamente» señalado. Y lo cierto es que tanto las estadísticas de siniestralidad como los expertos en seguridad vial parecen estar de su parte. Las primeras, porque revelan que en una ciudad como Zaragoza solo el 7% de las personas que sufrieron el año pasado accidentes superaba los 65 años. Y los especialistas en mate-

ria de Tráfico, porque coinciden en que sería desaconsejable privar a alguien del carné atendiendo solo a su fecha de nacimiento.

«Nosotros no somos partidarios de fijar una edad máxima, pero sí nos gustaría insistir en un mensaje: ponerse al volante de un vehículo requiere de unas aptitudes y unas condiciones psicofísicas. Más de un 95% de los accidentes de tráfico se deben al factor humano. Por lo tanto, hay que estar en condiciones óptimas para circular», remarca el intendente principal de Tráfico de la Policía Local de Zaragoza, Juan Manuel Maroto. Dicho lo cual, recuerda que los conductores mayores no solo son los que menos siniestros provocan, sino también los menos denunciados. «En general, son personas bastante cautas y respetuosas con las normas», apunta.

Y algo muy parecido piensa una de las responsables de la DGT en Aragón, Margarita Padial, quien considera que algunas limitaciones físicas se compensan muchas veces «con una mayor prudencia y evitando conductas de riesgo». Pero hace también una interesante reflexión: «Se dice que se trata de un colectivo vulnerable, pero somos los demás quienes en ocasiones los hacemos vulnerables. Por ello, es importante ser respetuosos con los conductores mayores y no generalizar. Si partimos de una buena educación vial, existirá un respeto de todos hacia todos los que compartimos la carretera».

Posibles injusticias

Por su experiencia como presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza, Sergio Olivera tampoco está a favor de retirar el permiso a cierta edad. «Creo que daría lugar a injusticias, porque no todas las personas envejecemos igual. Hay quien a los 80 tiene menos limitaciones que uno de 60 o 70», indica. «Vemos que la gente ahora se saca el carné más tarde, no a los 18 como antes, sino a los 26 o 27. Pero también la gente sigue conduciendo durante más años. Si los médicos hacen bien su trabajo en los reconocimientos y el conductor es honesto consigo mismo a la hora de evaluar sus propias limitaciones, no hay necesidad de imponer una edad máxima», dice.

El director del departamento de Investigación de Centro Zara-

goza, un instituto de referencia a nivel nacional en seguridad vial, coincide con los anteriores: la edad no debe ser un límite por sí sola. «Sobre todo, ahora que la tecnología está permitiendo mejorar tanto la asistencia a la conducción. Y si bien es una realidad que los sentidos se deterioran, particularmente la vista, que es el principal a la hora de captar información, los nuevos avances pueden suplir algunas carencias», indica Juan Luis de Miguel.

Como ejemplo, este ingeniero experto en seguridad vial cita los sistemas de ayuda al mantenimiento del carril o el de frenado autónomo. «El futuro inmediato viene marcado por la inteligencia artificial, con la lectura de señales. Los nuevos coches van a aprender a desenvolverse por sí solos gracias a los algoritmos. Y todas estas mejoras nos permitirán conducir a nosotros con seguridad durante más años», apostilla

M. A. COLOMA



La iniciativa Mayores Activos y Seguros reunió a bastantes personas en el centro cívico Laín Entralgo. HA

«Unas pruebas psicotécnicas más rigurosas ayudarían bastante»

A partir de los 65, el permiso de conducir se renueva cada 5 años. Y este periodo puede ser menor, dependiendo de las condiciones psicofísicas, por lo que es fundamental una correcta valoración de esas aptitudes. «Unas pruebas psicotécnicas más rigurosas ayudarían bastante. Porque no se exige lo mismo en todos los cen-

tros de reconocimiento», comenta Jesús Artal, representante del Consejo Aragonés de las Personas Mayores. «No estaría de más que en estos centros se pidiera un informe del médico de familia, que es quien realmente conoce al paciente», señala, consciente de que, «a determinada edad, las facultades empiezan

a verse afectadas». Desde el Consejo aplauden iniciativas como Mayores Activos y Seguros, impulsada por la DGT en colaboración con la Policía Local de Zaragoza y otras entidades y que, a través de charlas, conciencia al colectivo sobre hábitos seguros tanto de conductores como peatones. **M. A. C.**

LO QUE OPINAN

Juan Manuel Maroto

POLICÍA LOCAL ZARAGOZA

«Los conductores mayores son bastante cautos y respetuosos con las normas. Pero si nos gustaría insistir en un mensaje: ponerse al volante de un vehículo requiere de unas aptitudes y unas condiciones psicofísicas»

Margarita Padial

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

«Se dice que se trata de un colectivo vulnerable, pero somos los demás quienes en ocasiones los hacemos vulnerables. Hay que respetar»

Óscar Olivera

ASOCIACIÓN AUTOESCUELAS

«Creo que retirar el permiso a cierta edad daría lugar a injusticias, porque no todas las personas envejecemos igual»

Juan Luis De Miguel

CENTRO ZARAGOZA DE INVESTIGACIÓN

«La tecnología ha mejorado mucho la asistencia a la conducción. Y si bien es una realidad que los sentidos como la vista se deterioran al envejecer, los nuevos avances pueden suplir algunas carencias»

ES NECESARIA MUCHA PEDAGOGÍA PARA EXPLICAR PARA QUÉ SIRVE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL

todomotornoticias.com • original



La formación, la educación y la divulgación son los ejes fundamentales para que la seguridad vial sea entendida, alcance y funcione.

La movilidad y el tráfico buscan cada vez más su vertiente más segura, sostenible y saludable". (Ramón Lamiel Director del Servei Català de Trànsit)

El dialogo social es importante para impulsar esta Ley (Sonia Díaz de Corcuera, Directora de Tráfico del Gobierno Vasco)

"2022, un año de cambios en seguridad vial y movilidad" es el título del webinar, organizado por FESVIAL que se ha celebrado con la participación de los responsables de tráfico y movilidad de diferentes territorios. Por la Dirección General de Tráfico ha intervenido su director, Pere Navarro; por el Servei Català de Trànsit la representación ha recaído en su director Ramón Lamiel; Sonia Díaz de Corcuera ha recibido como directora de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Jaume Bonell, por la dirección de Movilidad de Andorra.

Moderada por el Dr. Javier Llamazares, presidente de Fesvial, la jornada virtual repaso: los nuevos cambios legislativos que se han producido en la reforma de la Ley de Seguridad Vial que entrarán en vigor en unos meses, los sistemas de ayuda a la conducción que se implantarán de manera obligatoria en los vehículos de nueva homologación a partir del mes de julio de este año, valorando especialmente su incidencia en la reducción de accidentes y, finalmente, la visión sobre las posibles consecuencias que pueden suponer los efectos de la pandemia del coronavirus en nuestra manera de entender la movilidad.

Los cuatro representantes de los organismos con competencias y responsabilidades en materia de tráfico y movilidad han coincidido en la necesidad de que hay que ir adaptando y actualizando las normativas y legislaciones al paso que marcan los tiempos y la sociedad.

En ese mismo sentido se ha subrayado la necesidad de hacer mucha pedagogía con esfuerzos en formación y educación vial a lo largo del ciclo vital para explicar, hacer entender y comprender el sentido de las normas, la entrada de nuevas tecnologías, los riesgos viales y sus principales consecuencias.

Se resaltarán de manera importante que las infracciones que han sufrido modificaciones en la Ley, no han impedido las cuantías económicas sino los puntos a detracer del permiso, asociados a la peligrosidad que tiene esta conducta imprudente, para entender que no hay un efecto recaudador con la sanción, como se empeñan algunos en incluir en el discurso, y si reeducador.

Los sistemas de ayudas avanzadas a la conducción, conocidos como ADAS por sus siglas en inglés (Advanced Driver Assistance System), tienen demostrada su incidencia positiva en la reducción de siniestros y víctimas en los próximos años como aseguran las pruebas, investigaciones y estudios realizados o en curso Pero todos coincidieron en la urgente necesidad de realizar desde la administración, centros de formación vial y sector de la venta del automóvil y desarrolladores de ADAS en explicar a los usuarios y conductores qué son, cómo funcionan y para qué sirven.

Los efectos de la pandemia del coronavirus, el estado de alarma y las diferentes restricciones sanitarias han tenido claros efectos sobre la movilidad en nuestra sociedad. Es pronto para

saber si han venido para quedarse muchos de ellos, pero la realidad marca cambios en los diseños urbanos y en los modos de movilidad enfocados a reducir emisiones y potenciar la sostenibilidad para conseguir mejoras ambientales que repercutan en la salud.

¿Cómo valoráis las novedades de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que entrarán en vigor en marzo?

Esta pregunta abría la primera ronda de explosión por parte de los ponentes.

Pere Navarro, director general de Tráfico destacó que “el permiso por puntos ha impulsado la mejora de la seguridad vial en España, aunque había que actualizarlo para que no perdiera su eficacia. Hemos tardado 11 años, pero aquí está”.

Lo que en principio solo iba a ser una actualización del permiso por puntos ha terminado siendo una reforma de la Ley de Seguridad Vial “que ha suscitado un enorme y amplio debate en la sociedad. Sus señorías presentaron 148 enmiendas que defendieron con mucho e interés por el compromiso sobre el beneficio resultante. Hacía mucho tiempo que no se daba la oportunidad de opinar sobre seguridad vial a diferentes estamentos de la sociedad civil y representantes de la vida política” ha subrayado positivamente Pere Navarro.

En líneas generales hay que destacar que se han reducido de 27 a 20 las infracciones que detraen puntos y se ha amenazado de 4 a 6 los puntos que se obtendrán en los cursos de reeducación vial.

La Ley se cumplió el 2 de diciembre y se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 21 de diciembre. “El 21 de marzo de 2022, con la entrada de la primavera, estrenaremos también una nueva etapa en la seguridad vial y en la movilidad con la reforma del permiso por puntos”.

“En un año veremos los resultados y si las medidas han sido adecuadas y correctas. Es importante destacar que en el ámbito sancionador no se han incrementado las cuantías económicas sino los puntos a detraer en aquellas infracciones que consideramos que lo necesitan por su grave incidencia en la siniestralidad vial y en las víctimas que causan. Por ejemplo en el uso y manipulación del móvil mientras conducimos o por no hacer uso del cinturón de seguridad”, ha puntualizado el máximo responsable de la DGT. “Fundamentalmente lo comentario para evitar ese cierto equívoco al que siempre se recurre por el modelo sancionador”.

“Desde la DGT vamos a iniciar una campaña de comunicación y divulgación el 15 de febrero basada en píldoras explicativas para dar a conocer los cambios y novedades que recoge la nueva Ley de Seguridad Vial, especialmente en aquellas medidas que inciden en las principales causas de siniestralidad como son las distracciones, la velocidad, el alcohol, el no uso del cinturón de seguridad, etcétera”, anunció durante su intervención Pere Navarro.

Para Navarro, los cursos de conducción segura y eficiente, “se han consolidado como una buena práctica demostrada y se ha buscado la fórmula para promoverlos e incentivarlos bonificando con dos puntos a aquellos conductores que lo hacen de forma voluntaria”.

“Es primera vez que en la Ley de Tráfico se recogen normas que dañan al medioambiente como las que sancionan los incumplimientos de limitaciones y restricciones por emisiones contaminantes y nocivas para la salud, apuntó Pere Navarro en su valoración de las novedades de la reforma de la Ley de Seguridad Vial.

Ramón Lamiel, director del Servei Català de Trànsit, manifestó su acuerdo general con las valoraciones de Pere Navarro y subrayó que como “los tiempos están cambiando, que ya decía Bob Dylan, y ve movimientos como las Cumbres del Clima a nivel internacional y las defensas del medio ambiente y la sostenibilidad que movilizan a la sociedad civil buscando la concienciación global. Y en este sentido también entendemos que la movilidad y el tráfico no son en absoluto ajenos a estos cambios buscando su vertiente más segura, sostenible y saludable”.

El Gobierno Catalán ha generado un grupo, en el que se ha incluido el Servei Català de

Trànsit, “para ver qué podemos elaborar para relanzar todos los retos en relación con el cambio climático. Por ejemplo se está evaluando establecer peajes por uso en zonas urbanas. Otro tema es la implementación de Zonas de Bajas Emisiones, que van a reducir el número y determinar el tipo de vehículos que pueden acceder y se está valorando introducir criterios por los que se regularan las velocidades de circulación con variaciones para reducir las emisiones” Lamiel.

En este sentido subrayó el titular del Servei Català de Trànsit que “la aparición de nuevos modos y tipos de movilidad, más plurales y diferentes, que se han ido difundiendo en zonas urbanas, necesitan orientación y regulación”

“Damos una especial importancia a la apuesta por la formación y la educación vial, y especialmente a los cursos de recuperación o bonificación de puntos por asistencia voluntaria, muy alineados con la estrategia del Servei Català de Trànsit. Es muy importante fomentar los cursos de formación continua y continuada para actualizar conocimientos en los conductores” Ramón Lamiel excluido.

“Estos cursos pueden ayudar pero hay unas ventanas de oportunidad que tenemos que analizar sobre cómo aprovechar para la mejor capacitación cognitiva de los conductores. Por ejemplo, en las renovaciones del carnet o en los cursos de recuperación de puntos, donde quizás haya que trabajar más y muy específicamente sobre colectivos reincidentes y resistentes en cuanto a cometer ciertas infracciones reiteradamente a pesar de pasar por estos cursos”, sugirió el titular del SCT.

“Compartimos la preocupación por el incremento de las distracciones como causa de siniestralidad y por tanto su incremento en las sanciones y en la vigilancia y control para tratar de erradicar y concienciar sobre sus riesgos”.

“Estamos también de acuerdo y alineados con la supresión del margen de superar en 20 kilómetros por hora el límite de velocidad para adelantar en vías convencionales y en unos meses o en un año veremos si los resultados obtenidos nos dan la razón sobre los beneficios de la medida”.

Sonia Díaz de Corcuera, directora de Tráfico del País Vasco, valoró positivamente “el entusiasmo por parte de los diputados en el Congreso en el debate y en la defensa de enmiendas y medidas para sacar adelante las cuestiones que preocupan a diferentes sectores y colectivos de la sociedad cuyo principal objetivo es la reducción de la siniestralidad y víctimas del tráfico”.

“Ahora toca hacer mucha pedagogía para comunicar, explicar, comentar todas estas reformas, muy positivas, que tienen como destino proteger a las personas y salvar vidas en las calles y carreteras. Especialmente en el caso de los colectivos más vulnerables”, manifestó Díaz de Corcuera.

“Esta reforma obedece a una necesidad de adaptar a la sociedad a la realidad el 70 por 100 de las víctimas del tráfico en los últimos años se deben a las principales causas sobre las que se han introducido novedades o modificaciones, como son velocidad, distracciones, alcohol, ciclistas o vehículos de movilidad personal entre otros, presentan unas bases para unas normas que garantizan una convivencia segura” apuntó el titular de Tráfico del Gobierno Vasco.

“No se trata de castigar ni de recaudar y por eso no se aumentan las sanciones económicas. Se trata de educar y concienciar. Al final del año podemos ir viendo resultados y mi valoración es positiva en que se irán consiguiendo los objetivos de reducción”, concluyó Sonia Díaz de Corcuera.

Jaume Bonell, director de Movilidad de Andorra, apuntó que “desde nuestro territorio no podemos hacer otra cosa que compartir ese objetivo de siniestralidad cero y por ello también hemos actualizado recientemente nuestro Código de Circulación en línea con Europa y especialmente con nuestro entorno más cercano. Compartimos los mismos objetivos aunque sean contextos legales distintos”.

“Trabajamos actualmente dando consejos e información a nuestros usuarios de lo que va a ser y representar la nueva Ley de Tráfico en España por lo que nos afecta en la movilidad interterritorial a la que estamos abocados por nuestra situación geográfica”.

“Valoramos muy positivamente no aumentar económicamente las sanciones y hacerlo solo en términos de pérdida de puntos o de retirada. Pero es muy importante apuntalar estas medidas con medidas educativas de concienciación o de refuerzo y mejora del conocimiento”.

“Estamos trabajando en una línea de comunicación bajo la marca “Andorra, territorio de nieve” para facilitar e implementar una cultura de conducción invernal segura, emulando la campaña “Andorra, territorio ciclista” que nos dio muy buenos resultados”, dijo Jaume Bonell.

“En términos de movilidad tenemos una preocupación sobre el medio ambiente y trabajamos en políticas de gestión de tráfico para reducir los niveles de emisiones potenciando el transporte público que favorecen una movilidad sostenible” indica el titular de movilidad de Andorra.

Sistemas avanzados de ayuda a la conducción de carácter obligatorio

A partir del 6 de julio de 2022 los vehículos europeos de nueva homologación tendrán que llevar instalados de forma obligatoria diferentes sistemas de ayuda a la conducción. ¿Tenéis previsiones de reducción de accidentalidad?

“La industria de la automoción lleva años haciendo un gran esfuerzo en seguridad activa y pasiva protegiendo al conductor y al pasajero . Ahora las medidas y los sistemas de ayuda a la conducción también se orientan a proteger al resto de usuarios externos al vehículo, tomando muy en cuenta a los colectivos vulnerables , como son peatones, ciclistas, motoristas, etc.” Don Pere Navarro.

“Esta implantación obligatoria y progresiva de los sistemas ADAS, hasta llegar por ejemplo a las “cajas negras” previstas para 2026, nos dan una idea y marcan la hoja de ruta de hacia dónde van las cosas en materia de tráfico y seguridad vial para la investigación de los siniestros y seguir trabajando en su erradicación” subrayó el Director general de Tráfico.

“Pero nos encontramos con la sensación de que desde los concesionarios, las autoescuelas o la administración no estamos explicando cómo funcionan y para qué sirven los sistemas ADAS. Tenemos que ayudar en ese cambio de mentalidad y poner en valor el enorme esfuerzo que ha hecho el sector de la automoción para salvar vidas”, dijo Navarro Olivella.

Para Ramón Lamiel (SCT) también “es básico para la reducción de la siniestralidad hacer un enorme esfuerzo en planes formativos y divulgativos. Hay que tener conocimiento, entender la norma y del mismo modo hay que saber qué son y cómo se utilizan los sistemas de ayuda a la conducción para resaltar su eficacia y no desconectarlos porque no los entendemos y nos provocan dudas y sustos”.

“Es importante extender al transporte pesado y de reparto de mercancías, como furgones y furgonetas estos sistemas de ayuda a la conducción especialmente para garantizar una mayor seguridad en vías de alta capacidad” sugirió el titular del Servei Català de Trànsit.

Sonia Díaz de Corcuera coincidió en que “la tecnología nos tiene que ayudar a compensar los errores humanos y estar siempre al servicio del conductor entendidas como una búsqueda del vehículo ideal desde el punto de vista de la seguridad”.

La reducción de la siniestralidad y víctimas por la utilización de sistemas ADAS puede estar alrededor del 40 por 100 en los próximos años, según diferentes estudios e investigaciones, como el proyecto VIDAS que está desarrollando Bosch y FESVIAL.

“El problema lo encontramos en cómo de accesibles serán estas tecnologías. Habrá que establecer ayudas y facilidades para que todos tengamos acceso y sea universal su utilidad” sugirió el titular del departamento vasco de Tráfico.

Jaume Bonell , desde Andorra, también resaltó que “la tecnología nos tiene que ayudar en la

reducción pero hay que trabajar más y en paralelo la educación y la formación para explicar su utilidad y beneficios. En Andorra tenemos un Plan de Seguridad Vial para escolares que llevamos desarrollando desde hace quince años y ahora estamos notando la reducción de siniestralidad más notable en la franja de edad que va en conductores de 20 a 30 años”.

¿No ha cambiado la pandemia?

En España las restricciones de movilidad parecen que ya han desaparecido y se va recuperando en cierta manera el transporte público ¿la pandemia ha cambiado la manera de comportarnos ante el volante?

Pere Navarro dijo que “cuando terminó el estado de alarma vimos un efecto “botella de champán” en la movilidad, desbocada, que se tradujo en un incremento altísimo de los siniestros y víctimas en los primeros meses y luego se ha normalizado y ha vuelto a niveles pre pandemia”.

“La situación creada por el covid nos está apareciendo psicológicamente pero no tengo muy claro todavía si incidirá directamente en la seguridad vial”, concluyó el director general de Tráfico.

Desde el Servei Català de Transít, Ramón Lamiel , comparte “la sensación del efecto champán y en que se ha detectado una reducción de la movilidad resultado del teletrabajo, pero la incidencia más importante de la pandemia se está traduciendo en una reducción del transporte público y en un mayor uso del transporte privado con las consecuencias que eso puede representar”.

Sonia Díaz de Corcuera subraya la visión de que “toda esta pandemia nos ha traído mucha tragedia, incertidumbre, miedos, cansancio... las cosas en materia de tráfico se van a normalizar, aunque en nuestro entorno de actuación estamos trabajando más en potenciar al peatón y al transporte público, fomentar las supermanzanas y los conceptos de las ciudades 15 minutos y contribuir así a la sostenibilidad y mejorar el medio ambiente”.

Finalmente Jaume Bonell concluyó señalando que “Andorra está en niveles de movilidad similares al 2019 aunque es cierto que el transporte público se utiliza menos ahora pero está recuperando la tendencia”.

El titular de movilidad andorrano anunció que “vamos a implementar unas etiquetas energéticas en los vehículos que nos darán información mediante un código QR sobre los datos técnicos y las inspecciones técnicas realizadas con las posibles incidencias detectadas. Todo muy enfocado en la seguridad vial y medioambiental.

VOLVER A VER EL WEBINAR COMPLETO: “2022, un año de cambios en seguridad vial y movilidad”