

• Revista de Prensa •
Del 20/03/2019 al 21/03/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	20/03/2019	El Comercio Digital	leducaae, formación en atención en emergencias	Digital
---	------------	---------------------	--	---------

SECTOR

2	21/03/2019	La Rioja, 2-3	Los jóvenes ya no ven prioritario	Escrita
3	21/03/2019	Málaga Hoy, 9	Málaga estudia catalogar los patinetes como vehículos para ordenar su irrupción	Escrita
4	21/03/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 8	Presentación de la nueva directiva de autoescuelas	Escrita
5	21/03/2019	Autofacil, 1,24-26	HAZLO TÚ MISMO	Escrita
6	20/03/2019	Diario de Jerez, 9	Controles del uso de cinturón y de sistemas de retención infantil	Escrita
7	21/03/2019	La Vanguardia	La normativa que debes conocer si circulas en patinete eléctrico	Digital
8	21/03/2019	Laopiniondezamora.es	La educación vial, un juego de niños	Digital
9	21/03/2019	El digital de Asturias	El seguro y el casco en los patinetes eléctricos	Digital
10	20/03/2019	Heraldo.es	El carné de coche automático, una realidad tímida pero creciente en Zaragoza	Digital
11	20/03/2019	Diario Jaén	Premios para la ciudad por su Educación Vial	Digital
12	20/03/2019	Ciudad Real Digital	Herreros Ramírez recibe a la nueva Junta Directiva de la Asociación Provincial de Empresarios de Autoescuelas	Digital
13	20/03/2019	La Tribuna de Albacete	Herida leve una usuaria de un patín eléctrico	Digital
14	20/03/2019	La Comarca de Puertollano	La subdelegada del Gobierno de España recibe a la nueva Junta Directiva de la Asociación Provincial de Empresarios de Autoescuelas	Digital
15	20/03/2019	La Cerca	La Asociación de Autoescuelas va a desarrollar un programa para formar a futuros pilotos de drones	Digital

leducae, formación en atención en emergencias

SANDRA S. FERRERÍA • original

leducae-Instituto de las Emergencias es un ejemplo de proyecto empresarial que tras una maduración y dos años de duro trabajo se consolida en un mercado en el que compite desde su misión, fines y objetivos: llegar a ser centro de formación en atención en emergencias de referencia a nivel nacional.

Como idea, como proyecto empresarial hecho realidad, leducae se suma a la sexta edición de STARTInnova para servir de ejemplo a los estudiantes de Formación Profesional y Bachillerato del Principado que participan en este programa de EL COMERCIO, que tiene por objetivo fomentar la innovación y la cultura emprendedora.

leducae imparte formación trimestralmente a 500 alumnos, tanto en las instalaciones de sus clientes como en sus propias aulas, equipadas con tecnología de vanguardia y con capacidad para impartir docencia de forma simultánea a 120 personas; mencionar también los 5.000 metros cuadrados disponibles para la realización de simulacros y prácticas.

Entre otros, han confiado su formación a leducae, acreditada ante la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (Fundae) entidades como Hunosa, Mensajeros de la Paz, Evades, la Brigada de Salvamento Minero, la Fundación Fasad, el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, la Fundación Cnae, Transinsa, la Fundación Laboral de la Construcción y Protección Civil Gijón.

En 2019 leducae seguirá desarrollando sus programas de formación como primer interviniente ante una emergencia; formación en reanimación cardiopulmonar (RCP) y uso de desfibriladores para personal sanitario y no sanitario; formación en salvamento y socorrismo; escuela de espalda; formación en prevención de conductas agresivas; formación profesional y certificados de profesionalidad.

El objetivo de la entidad es ser instrumento integrador de formación en atención de emergencias, tanto para todos los gremios, profesiones y entes relacionados con la atención de emergencias, urgencias y catástrofes, como para aquellos otros sectores profesionales no vinculados a la atención de urgencias y emergencias, que puedan precisar formación como primeros intervinientes ante las mismas.



Los jóvenes ya no ven prioritario

La cifra de conductores riojanos de 18 a 34 años ha caído el 23,75% en una década, hasta los 36.124 actuales



ROBERTO GONZÁLEZ LASTRA
 rglastra@diariolarioja.com

Los expertos suman a las razones demográficas y económicas la preferencia juvenil por las nuevas tecnologías y dispositivos frente al coche y el carné

LOGROÑO. Los jóvenes van a lo suyo, siempre lo han hecho, y en la línea vital de los actuales no parece figurar, al menos entre sus primeras metas, la obtención del permiso de conducir. Aunque no es necesario siquiera remontarse al siglo pasado, lejos han quedado ya aquellas generaciones que marcaban en rojo en el calendario la fecha de su mayoría de edad, una barrera cuyo salto dejaba vía libre al acceso a las urnas, a algunos vicios legales y a la obtención de aquella incómoda cartulina rosada en formato sábana que permitía sentarse al volante y dejar atrás la adolescencia.

Ya no. Para los jóvenes de hoy, al menos para un porcentaje importan-

te de ellos, el carné de conducir no es una prioridad y si lo es queda muy por detrás de un móvil de última generación, una tablet, una consola de juegos o un viaje, entre otras preferencias, según acreditan diversos estudios y algunas encuestas elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Dicha tendencia ha llevado al desplome en la cifra de conductores de entre 18 y 34 años que se ha registrado a lo largo de la última década en España y, en paralelo, en La Rioja, donde los registros estadísticos del censo de conductores, facilitados a este periódico por la Jefatura de Tráfico en La Rioja, cantan por sí solos: en solo ocho años el número de riojanos de esa edad con el carné tipo B que faculta para conducir automóviles ha caído el 23,75%, tras pasar de los 47.380 del 2010 a los 36.124 con que se cerró la contabilidad el pasado año. Su peso sobre el censo total de conductores se ha reducido, además, en casi 11 puntos en ese mismo periodo, ya que representaban el 35,47% de los 133.561 carnés y hoy son el 24,66% de los 146.466 permisos tipo B vigentes en la región.

La explicación no parece sencilla y, desde luego, no responde a una única causa, según los expertos, que echan mano de diversas variables demográficas –en los últimos años la

cifra de jóvenes que cumplen la mayoría de edad ha caído muy por debajo de los 3.000 anuales, una situación que revertirá en los próximos ejercicios, según las tablas de población del INE–, económicas –menor creación de empleo y, especialmente la dura y prolongada crisis– sociales y de concienciación medioambiental para tratar de arrojar luz al nuevo escenario.

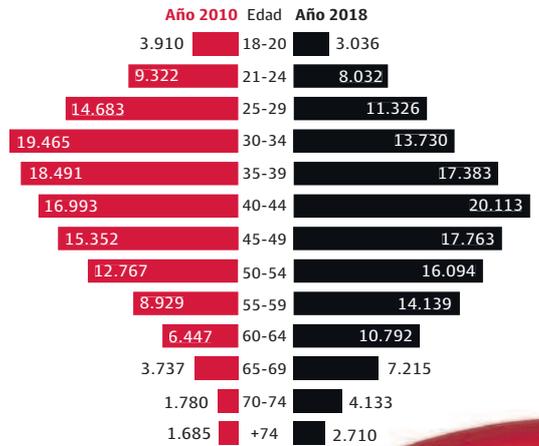
Múltiples factores

«Los fenómenos sociales no suelen tener explicaciones únicas, sino que sus causas son el resultado de la interrelación de varios factores», explica Enrique Ramalle, director del Área de Ciencias Sociales del IER, quien recuerda que «podemos hablar de factores demográficos, económicos y psicológicos o simbólicos» para explicar por qué cada vez menos jóvenes desean el carné de conducir.

Entre los primeros, señala «el desplazamiento de lo que se considera la edad adulta, ya que las nuevas generaciones han retrasado los ciclos de la vida –la edad media al matrimonio es ahora de 34 años en el caso de las mujeres riojanas y de 37 años en los riojanos– y mientras llegan las obligaciones familiares los jóvenes prefieren disfrutar a poseer».

Junto a las causas económicas –el carné de conducir, la adquisición de un coche, su seguro y su mantenimiento–, el experto considera que muchos jóvenes se muestran reacios a la inversión en tiempo necesaria bajo la premisa de «¿para qué voy a emplear el verano en aprender a conducir si puedo viajar?».

Pirámide de edad de los conductores en La Rioja



LA CIFRA

-23,75%

Porcentaje de caída de los conductores entre 18 y 34 años en La Rioja entre 2010 y 2018

Presentados al examen de circulación



Fuente: Gobierno de La Rioja

Envejece el censo riojano de conductores: 14.058 mayores de 65, el doble que en el 2010

R. G. LASTRA

LOGROÑO Si el problema del envejecimiento poblacional es una de las preocupaciones presentes y futuras de La Rioja, el censo de conductores de la región no podía esquivar el vuelco demográfico sufrido por

nuestra pirámide poblacional. De hecho, lo hace a gran velocidad.

Solo en la última década, la cifra de conductores mayores de 65 años (carné B, el que faculta para ponerse al volante de un turismo) se ha duplicado en la región, al pasar de los

7.202 del 2010 a los 14.058 al cierre del año pasado, según los registros estadísticos facilitados a Diario LA RIOJA por la Jefatura Provincial de Tráfico. Un repunte del 95,19% en solo ocho años que se ha visto reflejado también en el peso que ese colectivo representa sobre el censo total, que ha crecido del 5,39 al 9,59%.

La tendencia, además, se intensificará en el futuro más próximo, ya que en los registros de Tráfico figuran otros 10.792 conductores riojanos con el carné B en vigor ubicados en el epígrafe de 60 a 64 años de edad. De los 14.058 riojanos mayores

el permiso de conducir

Conductores con carné tipo B en La Rioja

Por edades

TOTAL de conductores + de 65 años Entre 18 y 34

TOTAL de conductores año 2010 133.561

Año	TOTAL de conductores	+ de 65 años	Entre 18 y 34
2010	133.561	7.202	47.380
2011	136.079	7.866	45.924
2012	137.783	8.628	44.359
2013	139.066	9.459	42.544
2014	139.869	10.146	40.780
2015	141.371	11.116	39.115
2016	143.354	12.039	38.151
2017	144.722	13.061	36.724
2018	146.466	14.058	36.124

La mejora en la red de transporte público y la incorporación de la bicicleta como herramienta de desplazamiento ayudan a una decisión en la que Ramalle incluye otros aspectos. «Desde el punto de vista psicológico o simbólico el estatus que antes se demostraba por estar en posesión de casa o coche ha cambiado y ahora los jóvenes ya no están tan interesados en comprar, en tener, sino en disfrutar. Prefieren viajar o asistir a conciertos que poseer un coche. El coche, que antes representaba autonomía o libertad, ahora representa más bien obligaciones derivadas del trabajo; ha dejado de ser una marca de clase para convertirse incluso es una marca de prestigio social el no tenerlo, en relación a un mayor respeto medioambiental o de un estilo de vida más cercano a la naturaleza», añade el director del Área de Ciencias Sociales del IER, que remacha: «Los jóvenes han cambiado sus intereses y entre ellos tener coche no es prioritario, porque ya no representa madurez, prosperidad, éxito, independencia o libertad».

Más examinadores y ayudas

«No sabemos si es un problema social o una cuestión de prioridades, pero las cifras reflejan ese desinterés de los jóvenes por el carné de conducir, una tendencia que es idéntica en todo el país», coincide, por su parte, Beatriz Zúñiga, jefa de Tráfico de La Rioja, que recuerda que «hace diez o quince años, cuando cumplías los 18 tu prioridad era sacarte el carné y los jóvenes de hoy parece que tienen otras prioridades o circunstancias».

LAS FRASES

Enrique Ramalle
 Área de Ciencias Sociales del IER

«El coche ya no representa para los jóvenes madurez, éxito o libertad»



Beatriz Zúñiga
 Jefa de Tráfico de La Rioja

«Sí parece que la demanda ha empezado a repuntar lentamente»



José Antonio Rodríguez Pin
 Pres. Asoc. Autoescuelas

«Hay cierta dejadez y falta de constancia, les da pereza ir a las clases»



En su opinión, entre las razones no figuran ni el precio -«en La Rioja han aumentado el número de autoescuelas que hacen ofertas en los precios a la hora de la formación para obtener el permiso»- ni la oferta de Tráfico para atender a la demanda. «Los problemas de exámenes que hubo por la huelga en el verano del 2017 ya no existen y tras eliminarse

el tapón hemos vuelto a la normalidad. De hecho, en La Rioja contamos desde hace un mes con la plantilla al completo de examinadores de Tráfico, cinco fijos a los que se ha sumado uno itinerante que estará hasta mayo», detalla, para destacar finalmente que «no obstante, si parece que la demanda ha empezado a repuntar lentamente».

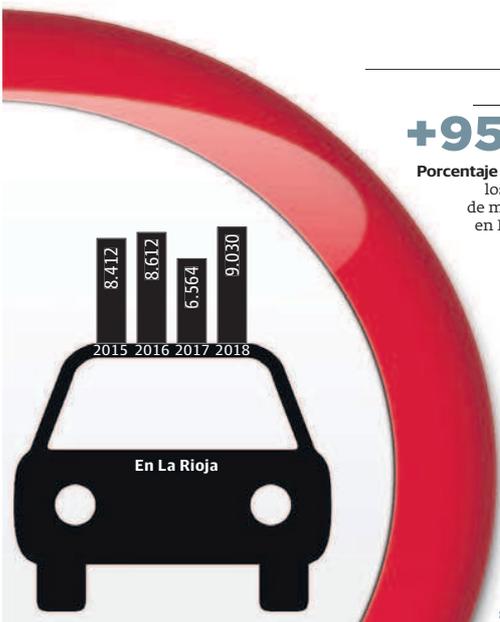
En el mismo sentido se pronuncia José Antonio Rodríguez Pin, presidente de la Asociación de Autoescuelas de La Rioja, que considera que «parece que ahora se quiere mover un poco otra vez tras varios años en los que afectaron a la situación varias circunstancias, en especial la crisis económica».

Tras achacar el cambio de tendencia «a una cuestión de prioridades, porque desde luego no es por precios, ya que por la crisis y la competencia cuesta ahora menos sacarse el carné que hace diez años y, además, se mantiene la línea de ayudas del Gobierno de La Rioja», Rodríguez Pin admite que «a los jóvenes no les llama tanto el carné y el coche como los móviles y las nuevas tecnologías y aporta una nueva variable: «Yo añadiría una cierta dejadez y falta de constancia, porque hay muchos que empiezan, pero no acaban, les cuesta ir a la autoescuela y les da mucha pereza acudir a las clases presenciales porque les gusta más la formación online. Ese problema lo ha detectado desde hace tiempo la DGT y tiene en borrador la implantación de un mínimo de horas en las autoescuelas, que va a estar muy bien porque aseguraremos conductores mejor formados».

LA CIFRA

+95,19%

Porcentaje de ascenso de los conductores de más de 65 años en La Rioja entre 2010 y 2018



de 65 años capacitados para conducir un automóvil, 7.215 de ellos están en la franja de 65 a 69 años y otros 4.133 en la de 70 a 74. Los restantes, los que han superado los 75 años, son ya 2.710, el 60% más que en el 2010 cuando no llegaban a los 1.700.

Aunque la vida al volante de los conductores veteranos no suele ser fácil porque a la inevitable aparición de mayores dificultades físicas y de reflejos se suma la desconfianza o desprecio de muchos compañeros de vía, los expertos garantizan la efectividad de un sistema que contempla pruebas médicas en las que se rea-

liza una valoración psicotécnica para medir la anticipación de la velocidad y la coordinación visomotora, estudios de audición y de la capacidad visual, además del estado general, al margen de otro tipo de exploraciones o pruebas ante la sospecha de patologías del sistema nervioso, muscular, esquelético...

«Todo el que renueva su carné es porque es porque ha sido considerado apto para conducir por un centro médico acreditado», aclara Beatriz Zúñiga, jefa de Tráfico en La Rioja, que recuerda que «en España no hay una edad límite para conducir, pero

se realizan reconocimientos médicos periódicos y de sus resultados, sean por edad o enfermedad, dependen las limitaciones contempladas en el anexo IV del Reglamento General de Conductores, en vigor desde mayo del 2009, en las que figuran vigencias del permiso inferiores a las normales, incluso de solo un año, pruebas específicas, limitaciones de velocidad y restricciones en las distancias de circulación».

Desde enero del 2015 la normativa europea amplió de dos a cinco años el plazo máximo de renovación del carné B para los mayores de 65 años.

GRÁFICO J.A.S.



Un grupo de patinetes estacionados en Muelle Uno.

JAVIER ALBÍNANA

Málaga estudia catalogar los patinetes como vehículos para ordenar su irrupción

● De prosperar se facilitaría la labor de la Policía Local y se acortaría su acceso a ciertos puntos

S. Sánchez MÁLAGA

A falta de una ordenanza específica y de que la Dirección General de Tráfico (DGT) dictamine el modo de intervenir, el Ayuntamiento de Málaga pone sobre la mesa una herramienta mediante la que controlar el fenómeno de los patinetes eléctricos. La solución que es ya objeto de estudio pasa por aprobar un decreto por parte del área de Movilidad mediante el que estos dispositivos sean catalogados como vehículos.

La cuestión fue expuesta ayer en una reunión interna celebrada en la Casona del Parque en la que estuvieron presentes el alcalde, Francisco de la Torre; los conceja-

La Policía detiene a un hombre por robar un dispositivo de alquiler

Agentes de la Policía Nacional detuvieron en la noche del pasado martes a un hombre de 25 años y nacionalidad rumana por presuntamente sustraer un patinete eléctrico, valorado en unos 1.000 euros, propiedad de una empresa de alquiler que opera en la capital. Fueron concretamente dos trabajadoras de la empresa perjudicada las

que alertaron a la Sala del 091, en torno a las 01.15, de la sustracción de uno de sus patinetes por un joven al que tenían localizado en Los Prados. Rápidamente una patrulla de seguridad ciudadana se dirigió al lugar; allí los agentes contactaron con los requirentes del servicio, que tenían retenido al presunto responsable y junto a él un patinete con sínto-

mas de sustracción, según informaron desde la Policía Nacional en un comunicado. Los agentes observaron que el patinete presentaba diferentes alteraciones en relación con su estado original; en concreto, la caja protectora conteniendo un dispositivo GPS había sido fracturada, los elementos identificadores de la compañía propietaria, arrancados; y el sistema de bloqueo y encendido eléctrico, puentado ya que los cables fueron empalmados por fuera con celo.

que alertaron a la Sala del 091, en torno a las 01.15, de la sustracción de uno de sus patinetes por un joven al que tenían localizado en Los Prados. Rápidamente una patrulla de seguridad ciudadana se dirigió al lugar; allí los agentes contactaron con los requirentes del servicio, que tenían retenido al presunto responsable y junto a él un patinete con sínto-

mas de sustracción, según informaron desde la Policía Nacional en un comunicado. Los agentes observaron que el patinete presentaba diferentes alteraciones en relación con su estado original; en concreto, la caja protectora conteniendo un dispositivo GPS había sido fracturada, los elementos identificadores de la compañía propietaria, arrancados; y el sistema de bloqueo y encendido eléctrico, puentado ya que los cables fueron empalmados por fuera con celo.

que alertaron a la Sala del 091, en torno a las 01.15, de la sustracción de uno de sus patinetes por un joven al que tenían localizado en Los Prados. Rápidamente una patrulla de seguridad ciudadana se dirigió al lugar; allí los agentes contactaron con los requirentes del servicio, que tenían retenido al presunto responsable y junto a él un patinete con sínto-

mas de sustracción, según informaron desde la Policía Nacional en un comunicado. Los agentes observaron que el patinete presentaba diferentes alteraciones en relación con su estado original; en concreto, la caja protectora conteniendo un dispositivo GPS había sido fracturada, los elementos identificadores de la compañía propietaria, arrancados; y el sistema de bloqueo y encendido eléctrico, puentado ya que los cables fueron empalmados por fuera con celo.

que alertaron a la Sala del 091, en torno a las 01.15, de la sustracción de uno de sus patinetes por un joven al que tenían localizado en Los Prados. Rápidamente una patrulla de seguridad ciudadana se dirigió al lugar; allí los agentes contactaron con los requirentes del servicio, que tenían retenido al presunto responsable y junto a él un patinete con sínto-

que alertaron a la Sala del 091, en torno a las 01.15, de la sustracción de uno de sus patinetes por un joven al que tenían localizado en Los Prados. Rápidamente una patrulla de seguridad ciudadana se dirigió al lugar; allí los agentes contactaron con los requirentes del servicio, que tenían retenido al presunto responsable y junto a él un patinete con sínto-

buena medida los espacios sobre los que podrían circular, conforme a lo dictaminado en la Ordenanza de Movilidad. A modo de ejemplo, podría ser de aplicación el control de acceso al Centro histórico, quedando prohibido el tránsito por el mismo, así como el estacionamiento salvo en aquellos puntos que esté señalizados. Cabe recordar que la línea de acción anunciada por Tráfico prevé que se les impida circular por las aceras.

Para sentar las bases de esta propuesta, los juristas de Movilidad toman como referencia la Ley de Tráfico y la instrucción emitida por la DGT. No obstante, el planteamiento requiere aún de que

7

Empresas. Son las firmas dedicadas al alquiler de patinetes que están funcionando en la ciudad

otros departamentos municipales también afectados, como la Policía Local y Gestrisam, como ente encargado de tramitar los expedientes sancionadores, emitan sus informes. En caso de ser favorables, el Ayuntamiento sí dispondría de una herramienta con la que controlar el fenómeno.

A la par, aunque a sabiendas de que se trata de un trabajo mucho más extenso en el tiempo, Movilidad va a avanzar en la modificación de la ordenanza municipal con el fin de actuar ante los patinetes. "Pero esa es una labor que puede requerir de al menos seis meses", expusieron fuentes consultadas. Un paso adelante que se topa con dos escollos: la proximidad de las elecciones municipales del 26 de mayo y la previsión de que, como ya se anunció en su día, la Dirección General de Tráfico emita un decreto buscando una regulación en el ámbito estatal.

Otra fuentes, que estuvo presente en la reunión, destacó que en la misma se "evidenció de nuevo la falta de regulación" que hay en esta materia y el problema que se ha generado. El margen de maniobra municipal se demuestra limitado. Asimismo, aludió a que en el escenario actual se observa que, a la espera de los movimientos previstos, sólo queda la actuación de la Policía Local en la imposición de sanciones a las empresas.

> AUTOESCUELAS

Presentación de la nueva directiva de autoescuelas

La subdelegada del Gobierno en la provincia de Ciudad Real, María Ángeles Herreros Ramírez, recibió al nuevo presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, José Joaquín Garzás, y a otros miembros de la renovada Junta Directiva de la entidad, con quienes compartió sobre asuntos de interés para el colectivo. /LT



HAZLO TÚ MISMO

CÓMO PASAR DEL COCHE A UNA... MOTO DE 125 CC

LA MOTO O EL SCOOTER SON UNO DE LOS TRANSPORTES MÁS EFICIENTES EN CIUDAD Y PERIFERIA. GASTAN MENOS QUE UN COCHE Y, SI TIENES MÁS DE TRES AÑOS DE CARNET B, PUEDES CONDUCIR UNA DE HASTA 125 CC SIN NECESIDAD DE SACARTE NINGÚN PERMISO. ESO SÍ, EL PASO DE COCHE A MOTO PUEDE SER UN DESAFÍO. TE CONTAMOS LO QUE DEBES SABER. Texto: Daniel Navarro

LA DUDA

¿Moto, scooter o scooter de 3 ruedas?

■ Si te estrenas con las dos ruedas, ten en cuenta que el *scooter* es más fácil de llevar: incluyen cambio automático y, por tanto, sólo tendrás que acelerar y frenar. Además, aportan mayor capacidad de carga que una moto -bajo el asiento, podrás guardar un casco y algo de equipaje o, en función del modelo, incluso dos cascos-. Por último, un *scooter*, gracias a su escudo frontal tras el que van las piernas, ofrece mayor protección contra las inclemencias del tiempo. Muchos de ellos ya incluyen una cúpula y, en caso necesario, se puede montar una más alta.

Por el contrario, una moto se muestra más estable ante baches, debido a sus ruedas de mayor diámetro y chasis cerrado. Eso sí, el cambio manual requiere un tiempo de aprendizaje.

Una tercera opción son los *scooters* de tres ruedas. En ellos, puedes encontrar modelos de hasta 500 cc



homologados para conducir con el carnet B. Resultan más estables que los de dos ruedas y, por prestaciones, son más versátiles que un *scooter* 125 cc: te permiten afrontar desplazamientos más largos, pero son menos recomendables como primera moto -corren más aunque también pesan más-.

SI QUIERES UNA MOTO MÁS POTENTE, NECESITARÁS EL CARNET A2

Para sacarte el carnet A2 tendrás que superar los siguientes exámenes:

1.- **Teórico común:** Los que lo hayan aprobado al sacarse el permiso de coche o el A1 no tienen que hacerlo.

2.- **Teórico específico sobre contenidos de moto:** Aquellos que ya lo hayan superado al sacarse el carnet A1 quedan exentos de este examen.

3.- **Práctico de maniobras en circuito cerrado:** Se hace en un circuito, y aquellas personas con dos años de antigüedad del permiso A1 no tienen que hacer esta prueba.

4.- **Práctico de circulación en tráfico real:** Similar al examen práctico de coche, pero con una moto de 500 cc. El examinador va detrás del alumno en un coche de la autoescuela dándole indicaciones a través de un intercomunicador.

CÓMO CIRCULAR EN CIUDAD

Realiza una conducción preventiva e imagina la peor situación que puedas encontrarte: que un coche te cierre el paso, que esa mancha sobre el asfalto pueda resbalan...

■ **Circular entre coches:** Puedes pasar entre ellos cuando estén parados y tengas espacio. Ten cuidado con los retrovisores: los tuyos y los de los coches a los que adelantes. Asimismo, precaución al pasar por delante de algún vehículo alto: puede ocurrir que, por el otro lado del mismo, esté pasando otra moto o una bicicleta.

■ **Salir desde parado:** Procura hacerlo desde donde los coches de alrededor te vean.

■ **Circula siempre por el centro** del carril, vigilando mucho lo que tienes a la espalda usando los retrovisores.

■ **Ojo a las rejillas y pintura de pasos de cebra:** resbalan más que el asfalto.

■ **Baches y badenes:** sobrepásalos despacio,

dejando que las suspensiones de la moto/*scooter* hagan su trabajo. Si te encuentras de pronto con alguno que no hayas visto, no frenes de golpe -para que la suspensión no haga tope y te caigas-, tira hacia arriba del manillar para que la horquilla libere recorrido. Ojo con intentar pasar por los huecos que puedan existir en los badenes, ya que si una rueda toca el bordillo del badén, te caerás.

LOS PRIMEROS PASOS

1 Cómo subir y bajar bien de la moto

A. Si la moto está colocada sobre su caballete central, sitúate en el lado izquierdo. A continuación, pon la mano izquierda en el puño izquierdo y la derecha sobre el lateral de la moto -todas suelen llevar asideros-. Si empujas la moto hacia delante, bajará de forma controlada. Una vez hecho esto, mantén sujeto el puño izquierdo y pasa la pierna sobre la moto para sentarte. En motos voluminosas -o si prefieres hacerlo así-, puedes poner también la pata de cabra antes de subirte -ver punto B-.



B. Si la moto se sujeta con un caballete lateral o pata de cabra: Primero, súbete a la moto/scooter; después, acciona la maneta de freno delantero -el de la derecha-, pon recta la moto y, con el pie izquierdo, recoge la pata.

C. Para subir la moto al caballete central: Una vez detenida la moto/scooter, mantén frenado el vehículo y baja del mismo. Entonces, coloca la mano izquierda en el manillar y pon la derecha sobre el asa trasera. A continuación, pisa la palanca del caballete para subirlo, y dejando caer tu peso sobre esa palanca, esta subirá sola. Si requieres más esfuerzo, deberás utilizar la mano derecha para tirar hacia arriba.

2 Cómo arrancar

■ Acciona el contacto y comprueba que esté puesto el punto muerto, pulsa el botón de arranque -en la maneta derecha- y la moto/scooter arrancará. Recuerda que en un scooter siempre tiene que estar recogida la pata lateral y apretar uno de los dos frenos para que éste arranque; en algunas motos -pocos modelos- has de tener la pata lateral levantada.

3 Cómo iniciar la marcha

■ En un scooter es tan fácil como girar el puño hacia ti para dar gas. En una moto, deberás accionar el embrague -en la maneta izquierda; el freno está en el pie derecho-, presionar hacia abajo el pedal del cambio hasta que entre la primera marcha e ir soltando despacio el embrague, a la vez que aceleras un poco.

4 Cómo tomar las curvas

■ HASTA APROXIMADAMENTE 30 km/h, y en manobras en ciudad, deberás ayudarte dirigiendo el manillar hacia la misma dirección de la curva. Es decir, cuando gires el manillar hacia la izquierda, la moto/scooter se dirigirá hacia la izquierda.

A partir esos aproximadamente 30 km/h, el efecto giroscópico de la motocicleta te obliga a que tengas que girar el manillar levemente hacia el lado contrario al que te quieres dirigir. Por tanto, en una curva a izquierda, tendrás que tirar del manillar hacia la derecha,

lo que hará que la moto se incline a la izquierda. Además:

■ **NO INTENTES DESCOLGARTE** del asiento ni sacar el pie.

■ **BUSCA UNA TRAZADA LÓGICA:** Lo mejor es entrar desde el exterior de la curva, dirigirse al vértice interior y salir de la misma buscando el exterior del carril. Intenta acercarte a esa teoría, pero deja margen en esa trazada, ya que por el carril contrario vienen coches y cerca del arcén podría haber suciedad sobre el asfalto.

■ **TEN EN CUENTA** que la moto 'sigue' la mirada del piloto: mira

siempre lejos y hacia donde quieres ir.

■ **ANTE LA DUDA**, mete una marcha menos. Si dudas en tomar una curva en una marcha u otra, inserta siempre la inferior: harás la curva más despacio, pero con mayor control.

■ **FRENA ANTES:** Al afrontar una curva, debes frenar antes de meterte en ella y hacerlo con la moto siempre recta. Una vez dentro del viraje, realizalo sin acelerar ni mucho menos frenar; cuando veas la salida, mira hacia ese punto y acelera progresivamente.



Y qué tener en cuenta...

■ **Con lluvia:** Gira suave, intentando no tumbar mucho la moto; frena y acelera despacio. Cuidado con los charcos: además de resbalar pueden esconder baches y agujeros.

El casco puede empañarse cuando hace frío o llueve. El principal método para evitarlo es montar en el interior de la visera un *pinlock*. Se trata de una doble pantalla que forma una cámara de aire entre ella y la visera: cuesta desde 20 euros, pero el casco debe permitir su instalación -sí lo hacen los de gama media alta-. Si la llu-

via o el frío te pillaron de sorpresa, deja abierta la visera unos milímetros y abre los aireadores del casco: ayudará a combatir la formación de vaho.

■ **Con viento lateral:** Si es fuerte o en ráfagas, puede llegar a tirarte al suelo. La única solución es que reduzcas la velocidad.

■ **Con mucho frío:** Debes aumentar las precauciones, ya que cualquier charco o mancha húmeda sobre el asfalto puede llegar a congelarse.



HAZLO TÚ MISMO

¿QUÉ EQUIPAMIENTO NECESITARÁS?

Casco

En tiendas especializadas puedes encontrar de varios tipos:

- 1. INTEGRAL:** Los mejores por protección.
- 2. ABIERTOS O DE TIPO JET:** Los más baratos y ligeros, son cómodos en verano, pero poco recomendables ya que, en caso de caída, tendrás la mandíbula y la cara desprotegidas.
- 3. MODULARES:** Partiendo de la forma de un integral, permiten abrir la zona inferior, dejando la barbilla y la cara al descubierto. Legalmente, no puedes circular con ellos abiertos.

En cuanto al material, pueden ser de policarbonato -plástico-, fibras -de vidrio o kevlar- o fibra de carbono. Todos están homologados, aunque uno de fibras, por ejemplo, es más seguro que otro de policar-

bonato. Los de fibra de carbono son más ligeros, pero más caros.

Respecto al precio, puedes encontrar cascos desde 50 € -de policarbonato- hasta más de 1.600 € -carbono-. Lo recomendable es gastarse entre 200 y 300 €, donde encontrarás las gamas medias de muchos fabricantes. ¿Los más aconsejables por relación calidad/precio? NZI, MT, AGV, Nolan, Shark, LS2, HJC, Givi... Entre los fabricantes premium destacan Schuberth, Shoei, Arai, Bell...; sus cascos suelen superar los 500 €.



A tener en cuenta:

- Escoge un casco con cierre de 'doble D' -foto B- o micrométrico -A-, que se ajustan cada vez que te los pones. Los de cierre de tipo 'cinturón de seguridad' se van desajustando con el uso y, en un accidente, pueden llegar a salirse de la cabeza.
- Si sufres un accidente, tira el casco: si ha tenido un golpe fuerte puede estar fracturado por dentro y ya no protegerá.
- El casco 'caduca': sus materiales tienen una vida útil y el interior se desgasta con el uso. Desecha un casco con entre 5 y 7 años de uso.
- Compra el casco en un comercio especializado: allí te asesorarán por tipos, modelos y te indicarán tu talla exacta.
- Mejor, con interior desmontable: El casco coge suciedad también por dentro. Es necesario que el forro se desmonte con facilidad para poder lavarlo.



Abrigo/Chupa

Los más comunes son la chaqueta corta o el chaquetón

- Respecto a la chaqueta corta, las encontrarás en cuero o en tela de cordura: las de cuero son más atractivas pero, salvo algunas con varias capas por dentro, son menos impermeables y más frías. De las textiles encontrarás modelos para verano, ventiladas; o para invierno, con varias capas.

¿Nuestro consejo? Busca una chaqueta o chaquetón polivalente, con capas desmontables y aperturas de aireación, para cubrir todas las posibilidades. Es importante que tengan protecciones en codos, hombros y espalda -algunas marcas las venden aparte-. El rango de precios oscila entre los 100 euros de marcas muy básicas hasta los más de 1.000 euros de las más sofisticadas, como la Dainese D-Air, que incorporan sistemas de *airbag* en pecho, cuello y espalda.

SIEMPRE CON PROTECCIONES EN CODOS, HOMBROS Y ESPALDA

LOS PRECIOS VAN DE 25 HASTA MÁS DE 200 EUROS

Guantes

Se recomienda tener unos para verano y otros para invierno

- En una caída, lo primero que va al suelo son las manos y, si no van protegidas, la abrasión contra el asfalto te provocará lesiones graves. Encontrarás modelos de tela o de cuero; ambos con protecciones. Los de cuero ofrecen más protección en caídas, pero poca contra el frío. Los guantes de invierno deben abrigar, pero asegurando que mantienen buen tacto en los mandos. Los precios van desde poco más de 25 euros para unos guantes de verano hasta más de 200 euros para los más sofisticados de invierno.



Candados y antirrobo Por desgracia, no hay ninguno 100% fiable

- Todos se pueden forzar. Sin embargo, si evitarán el robo por oportunidad. Existen varios tipos de candados y uno de los más aconsejables son los de disco, que se cierran sobre los agujeros de los frenos de disco delanteros. Estos son mejores si cuentan con alarma -desde 30 euros-, ya que suenan si alguien toca la moto y te recuerdan que están puestos si te olvidas de quitarlos. Y es que, si no los retiras antes de iniciar la marcha, te caerás al hacerlo.

Controles del uso de cinturón y de sistemas de retención infantil

Redacción JEREZ

La Policía Local, adscrita al Área de Seguridad que dirige Francisco Camas, se ha adherido, durante esta semana, a la campaña de la DGT de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil (SRI) en vías urbanas e interurbanas. En total, se han realizado 298 controles tanto a turismos como a taxis, autobuses y vehículos de mercancías.

El objetivo del aumento de controles al respecto es que todos los ocupantes de los vehículos, adultos o menores, que viajen atrás o en asientos delanteros, hagan uso del cinturón de seguridad o del adecuado SRI, con independencia de la carretera por la que viajen. La idea clave es "inculcar la enorme eficacia que tienen estos sistemas de retención, tanto en adultos como en menores". Además "de que su uso es obligatorio, hay numerosos estudios científicos que han

La Policía Local realiza casi 300 controles del 11 al 17 de marzo

demostrado su efectividad".

Por ello, se han intensificado este tipo de controles y se han realizado en distintos puntos de la ciudad del 11 al 17 de marzo. En los mismos, los agentes formularon un total de 298 controles e interpusieron dos denuncias por no llevar los ocupantes puestos el cinturón de seguridad y otras dos por carecer del sistema de retención infantil.

Igualmente, se han realizado, durante la pasada semana, tres detenciones por delitos contra la seguridad vial. En todos los casos por carecer los conductores de los preceptivos permisos de conducir.

Por último, esa semana se interpusieron tres denuncias por incumplimiento de la normativa recogida en las ordenanzas de Medio Ambiente. Una por arrojar bolsas de residuos orgánicos en los contenedores fuera del horario establecido para ello, y otras dos a propietarios de perros por no recoger sus deposiciones, una en el parque Amarillo y la otra en la avenida Rafael Verdú.

La normativa que debes conocer si circulas en patinete eléctrico

Marta Andreu • original

La ausencia de una normativa homogénea ha provocado un cierto caos de convivencia y seguridad vial

El patinete eléctrico se ha convertido en un modo de transporte muy popular en las ciudades (Getty)

La superpoblación genera retos para la industria del motor. La movilidad en las ciudades es caótica, y en ocasiones **el uso del coche es innecesario**. Según un estudio del McKinsey Center for Future Mobility, alrededor del 60 % de los viajes en coche que se hacen en todo el mundo son de menos de 8 kilómetros. Ante esta realidad nace el concepto de la **micromovilidad**, un término que se refiere al uso de medios de transporte destinados a recorrer distancias cortas. Los dos grandes objetivos: **contribuir con el medio ambiente y ahorrar tiempo**.

El patinete eléctrico es el modo de transporte más popular. Cada vez es más común verlos por las calles de nuestras ciudades. Se presenta como una opción **económica, ligera y respetuosa con el medio ambiente**. Su reducido tamaño facilita su transporte, permite sortear atascos y hace que su conducción no requiera de esfuerzo físico. Y, sin olvidar uno de los puntos que más controversia han suscitado: no necesitan seguros ni permisos para conducir por la ciudad.

Patinete eléctrico Seat eXS powered by Segway (Seat)

En España ya circulan más de **20.000 Vehículos de Movilidad Personal**, la mayoría de ellos patinetes eléctricos, de los cuales 5.000 se encuentran en Madrid, según datos de la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP).

Sin embargo, la falta de experiencia de numerosos usuarios y la **ausencia de una normativa homogénea a nivel estatal** han desencadenado un cierto caos de convivencia y seguridad vial. Esta situación ha provocado que sean los propios Ayuntamientos quienes regulen el uso de estos vehículos, aprobando ordenanzas con diferentes criterios.

“No puede ser que cada municipio tenga su propia normativa, porque con esta diversificación al usuario no le queda claro cómo actuar”, explica Jorge Castellanos, responsable de movilidad del RACE. Crear una normativa específica y homogénea disminuiría los riesgos que conlleva la convivencia del patinete eléctrico con los otros usuarios.

La ausencia de una normativa homogénea a nivel estatal han desencadenado un cierto caos de convivencia y seguridad vial (Xavier Cervera)

No obstante, el Gobierno ha presentado una serie de **novedades en el Real Decreto sobre Vehículos de Movilidad Personal** que está preparando. En primer lugar, se limita la velocidad máxima entre los **6 y los 25 km/h**. Al no ser vehículos de motor, los particulares no estarán obligados a contratar **un seguro**, al contrario que las empresas de alquiler, que sí que lo deberán hacer. Por otra parte, se les **prohíbe la circulación por vías interurbanas** y se les obliga a tener un **certificado de circulación**. Finalmente, no será necesario matricularlos.

Madrid, Barcelona y Valencia son las ciudades españolas donde más patinetes eléctricos circulan. Cada municipio tiene su propia normativa, la única base legal sobre la que los Ayuntamientos aprueban sus leyes es la Instrucción 16/V-124 publicada en 2016 por la Dirección General de Tráfico, en la que se clasifican estos vehículos en tres tipos. Los patinetes eléctricos se incluyen dentro del Tipo A, con un límite de velocidad de 20 km/h, y del tipo B, limitado a 30 km/h.

La educación vial, un juego de niños

b. blanco garcía • original



Uno de los aviones en la base aérea de Villanubla. DGT

La Dirección Provincial de Educación recogió el guante de la propuesta didáctica de la Dirección General de Tráfico (DGT) y eligió este curso al colegio Arias Gonzalo para desarrollar en sus aulas el proyecto "El juego de la serpiente" que, durante dos semanas, ha introducido la educación vial –materia dentro del currículo académico– en el centro, con la ayuda del equipo docente y la voluntariedad de los padres y madres del colegio.

Los objetivos de esta campaña, destinada a centros de Primaria, se centran en promocionar las formas de movilidad sostenible no solo entre los niños, sino también entre profesores y padres; mejorar la seguridad y la calidad de vida en las áreas escolares y en los caminos y rutas para ir al colegio y animar a mantener hábitos de movilidad sostenible, más allá de la escuela primaria.

En la práctica, se ha traducido en que los alumnos de 5º curso –que, mediante una encuesta previa, se comprobó que eran los que más accedían al colegio en coche– se concienciaran en acudir a clase andando, en bicicleta, compartiendo coche o, simplemente, instando a sus padres a que les dejaran a una cierta distancia del colegio para poder acceder a pie.

"El juego es una campaña europea que en España lleva a cabo la DGT y consiste en intentar modificar los medios de desplazamiento de los niños, para que acudan a clase de forma sostenible y segura. Así, conseguimos que los niños se desplacen de una forma más saludable y descongestionar el entorno del colegio, con menos tráfico", resume Judit Castro, de la delegación zamorana de la DGT.

Las profesoras de 5º, María José Gallego y Rosalía Flores, reconocen que los niños se han implicado en este proyecto de una manera muy intensa. "Han estado muy motivados y esperamos que este hábito continúe tras el juego", aspiran. Por su parte, la directora del centro, Ana Casquero, confía en que el éxito de esta primera edición pueda redundar en que el próximo curso se pueda repetir con más alumnos.

Más allá del aula, los niños también han disfrutado de otras actividades, como la visita de Cruz Roja para enseñarles primeros auxilios o de agentes de la Guardia Civil, que mostraron a los alumnos los vehículos con los que trabajan. Incluso han podido hacer una excursión a Valladolid, para visitar la base aérea de Villanubla, donde conocieron por dentro el helicóptero Pegasus, que es el encargado de controlar el tráfico de las carreteras de Castilla y León desde el aire. También estuvieron en el Centro de Gestión de Tráfico de la Jefatura de Valladolid. Allí pudieron conocer de primera mano cómo se controlan todas las vías a través de las pantallas, una sala a la que pocos colegios pueden acceder.

Además, durante el tiempo que ha durado la campaña, el ampa del centro ha colaborado con la decoración del colegio, convirtiéndola en vías donde había desde señales de tráfico hasta pasos de cebra.

"El Juego de la Serpiente" solo es el inicio de un proyecto más ambicioso, denominado

"Camino Escolar Seguro", relacionado también con la seguridad vial y la educación de los más pequeños y en el que estarán implicados, además del centro y su ampa, la Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento de Zamora y la Junta de Castilla y León.

El seguro y el casco en los patinetes eléctricos

NBNoticias • original



*Han llegado a las ciudades en tromba, con fuerza y con ganas de permanecer. **Los patinetes eléctricos comienzan a ocupar el asfalto** con la solidez de cualquier otro medio de transporte más habitual. Es precisamente bajo ese escenario donde algunas voces tienen claro que su presencia resuelve más problemas de los que origina, y es que, por lo pronto, están sirviendo para aliviar el tráfico en los grandes núcleos o para reducir las emisiones de gases contaminantes.*

Los **Patinetes eléctrico para adultos** son la representación actual, avanzada y moderna de aquellos patinetes motorizados que ya se dejaban ver por las calles hace más de cien años. Se trataba de un medio de transporte que nació en la época equivocada, ya que ni la autonomía ni las vías de desplazamientos eran las oportunas para una idea de esa magnitud. Afortunadamente, en la actualidad, **ya no existen tantos obstáculos** que imposibiliten el uso del patinete eléctrico.

La presencia de los patinetes eléctricos ya se ha vuelto prácticamente un acontecimiento cotidiano en las ciudades españolas. Esta proliferación es precisamente la que está dando lugar al nacimiento de **determinadas regulaciones**, dependiendo del sitio, que contribuyan a mantener la seguridad vial en orden. A partir de ahí, cualquier persona interesada en pilotar uno de estos vehículos seguro que se pregunta al menos un par de cosas.

¿Es obligatorio contratar un seguro para patinetes eléctricos?

En primer lugar, es preciso dejar claro que la obligatoriedad a la hora de asegurar un patinete de estas características sólo se da cuando su propietario vaya a emplearlo con intención lucrativa, como por ejemplo recurriendo al alquiler.

Ahora bien, si el uso que se le va a dar al patinete es personal, el seguro tan sólo es una opción. No existe ninguna normativa que obligue a ello, pero también es cierto que carecer de un seguro te llevaría a asumir los gastos derivados cualquier daño que se pudieran dar, tanto materiales como personales. A día de hoy, el estado baraja la posibilidad de obligar a los propietarios a **contratar un seguro**.

En este sentido, considerando que tener un accidente está a la orden del día y que nadie está exento de sufrir uno de ellos, lo aconsejable es ser cauteloso y hacerse con alguna modalidad de seguro que se adecúe a las circunstancias. Está claro que formar parte del tránsito de una carretera supone en todo momento un factor de riesgo, por lo que resulta imposible afirmar que un patinete eléctrico está fuera de todo peligro.

De igual modo, también resulta complejo estimar con acierto qué cifras se esconden detrás de

las pérdidas y los perjuicios provocados por una eventualidad con transportes de este calibre. El nivel de peligro, como en todos los accidentes, oscila entre la pequeñez y la tragedia, por lo que contar con un seguro respalda siempre toda posibilidad de percance e infortunio que pudieran producirse.

El caso, obligatoriedad y recomendación

Por lo que al uso del casco respecta, estamos ante una de las grandes incertidumbres del usuario: ¿es obligatorio? Ante esto, no existe una respuesta única. La obligatoriedad del caso va a depender de la ciudad en que circulemos con nuestro patinete eléctrico. En algunas es obligatorio llevarlo dependiendo del modelo de patinete usado, como ocurre en Barcelona con los modelos de gran tamaño. En otras, los menores de dieciséis años tampoco pueden prescindir de él. Ante esta flexibilidad que impone la geografía en cuanto a normativa, **la Dirección General de Tráfico ya se plantea la unificación de criterios** para crear una regulación que cumpla función en todo el territorio nacional.

En cualquier caso, la recomendación está clara: sí al uso del casco. La protección de la cabeza es fundamental para que en caso de colisión las consecuencias del impacto sean siempre menores. En muchos casos, no lamentar una tragedia irreparable depende de aspectos tan cotidianos y sencillos como el uso del casco. Así, resulta imprescindible conocer bien la talla de la cabeza, a fin de encontrar el casco que mejor se adapte al usuario.

El carné de coche automático, una realidad tímida pero creciente en Zaragoza

Cristina Morte • original



Foto de archivo de algunos coches de autoescuela circulando por Zaragoza

Pie en el embrague, cambio de marcha y acelerar. Este paso indispensable para la conducción, unido al control del volante, de los pedales y la atención a la señalización vial, puede convertirse en un problema **para algunos aspirantes que están en proceso de obtener su permiso de conducción B** y por ello aprender a conducir un **coche automático**, sin caja de cambios, puede ser una de las soluciones.

La expedición de permisos de conducción para vehículos automáticos es una realidad minoritaria en Zaragoza que, sin embargo, se ha duplicado en el último año, **situándose en torno a los 200 carnés al año**. "Es una cifra muy pequeña porque se sigue prefiriendo obtener el permiso B utilizando un coche manual, ya que eso te da más libertad, pero sí que se ha notado un repunte en el último año", explica el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza (APAZ), Sergio Olivera.

Y es que, obtener **el permiso para un coche con cambio de marchas te permite conducir también uno automático, pero no a la inversa**. Según cuenta Olivera, aquellos aspirantes que apuestan por aprender con uno automático lo hacen fundamentalmente por tres motivos. "Se da el caso de aquellos **alumnos que les cuesta muchísimo esfuerzo hacerse con uno manual** y apuestan por los que no tienen marchas. También algunos que saben que cuando se saquen el carné solo van a poder conducir el de sus padres o familiares que es un vehículo automático. Por último, los casos en los que el aspirante presenta alguna discapacidad y en el reconocimiento médico se les exige el manejo de uno sin marchas. Realmente es minoritario porque **Examinándote de coche automático solo podrás conducir ese tipo**", comenta.

Así, en las, aproximadamente, 120 autoescuelas que hay en Zaragoza y provincia solo existen 3 o 4 vehículos automáticos con los que practicar. "Este tipo de vehículos suelen tener un coste mayor y las autoescuelas que disponen de ellos prestan este servicio adicional **que**

suele tener un coste más elevado que el manual, aunque todo depende del centro", añade el presidente de APAZ.

Un examen a prueba de nervios

Según los últimos datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), el 73% de las personas que se presentan al examen práctico de conducir no lo aprueba en el primer intento. Olivera lo ratifica y explica que **no se trata "de una prueba cualquiera"**. "Es un examen muy diferente a todos los demás en el que los nervios influyen muchísimo. La mayoría de los que se presentan han hecho más exámenes en su vida en los que si están nerviosos solo se enfrentan a un papel. En estos tienes que coordinar y manejar un vehículo con ese añadido", comenta.

Además, otra de las causas de los suspensos **puede ser la falta de práctica**. "Hay algunos alumnos que se presentan al examen cuando todavía no tienen la preparación suficiente, posiblemente por el precio de las clases", reconoce. El precio de las autoescuelas es un tema complicado de definir y apenas hay datos recientes sobre ello ya que varía en función del centro. Según el último estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), en Aragón obtener el permiso de conducir oscila de media **entre los 900 y los 1.500 euros**, dependiendo del número de exámenes y las clases que se hayan dado.

A pesar de esto, Olivera considera que **los exámenes prácticos suelen estar "mitificados"**. "Puede haber un miedo a enfrentarse a ellos, pero la realidad es que todo el que se ha examinado sabe que al fin y al cabo se acaba superando y que con práctica todo se mejora", afirma.

Premios para la ciudad por su Educación Vial

JUAN RAFAEL HINOJOSA • original



merecido premio. Josefa Pérez, a la derecha, después de recibir el galardón en Roquetas de Mar.

La Asociación de Técnicos de Educación y Seguridad Vial de Andalucía (Atesvan) y la Fundación Smart Baby entregaron unos reconocimientos en Roquetas de Mar (Almería). Alcalá la Real tuvo especial protagonismo, ya que resultó reconocida doblemente: por su Parque Infantil de Tráfico, y por la labor de la matrona Josefa Pérez Aguilera. En ambos casos se destacó la realización de diversas actividades en materia de Educación y Seguridad Vial, principalmente dentro de la región. En el grupo de municipios de hasta 25.000 habitantes es donde Alcalá la Real obtuvo las distinciones, con el galardón al Parque Infantil de Tráfico, por sus amplios y diversos programas de Educación y Seguridad Vial puestos en marcha desde el año 1997.

Por lo que respecta a Josefa Pérez Aguilera, fue profesional del Servicio Andaluz de Salud hasta su jubilación el pasado mes de octubre y responsable de la inclusión de los talleres sobre sistemas de retención infantil, en los cursos de Educación Maternal que reciben las embarazadas y sus parejas 2012. El concejal de Seguridad Ciudadana, José Antonio Bermúdez Sánchez, manifestó sobre los reconocimientos recibidos por el municipio en tierras almerienses. "Se viene a poner de manifiesto la importante labor formativa que en materia de Educación Vial se viene realizando en Alcalá la Real, no sólo en los centros educativos del municipio, sino a través de las múltiples y variadas actividades realizadas con diferentes colectivos de nuestro municipio, siendo referentes en toda Andalucía, especialmente en lo relativo a la formación materno infantil".

Herreros Ramírez recibe a la nueva Junta Directiva de la Asociación Provincial de Empresarios de Autoescuelas

original



La Subdelegada del Gobierno en Ciudad Real, M^{re} Ángeles Herreros Ramírez ha conocido al nuevo presidente de la Asociación, José Joaquín Garzas, y a otros miembros de la renovada Junta Directiva de la Asociación con quienes ha departido sobre asuntos de interés para el colectivo.

Herida leve una usuaria de un patín eléctrico

original



Un policía local, durante un atestado. - Foto: T.P.L.

El accidente consistió en una embestida lateral de un automóvil en la avenida de España con Calderón de la Barca

Una usuaria de un patinete eléctrico resultó herida leve en un accidente de tráfico registrado a primera hora de ayer martes. Fue en la Avenida de España, en su cruce con la calle Calderón de la Barca. Según la información facilitada por la Policía Local, en el siniestro, consistente en una embestida lateral, se vieron implicados un turismo y el patinete eléctrico. La mujer herida fue una mujer de 29 años de edad. La prioridad en la zona está regulada por un paso de peatones. Intervinieron una dotación policial, el equipo de atestados y una ambulancia.

En otro accidente distinto, un hombre de 47 años y un niño de 11 resultaron heridos leves en el choque entre un turismo y la motocicleta donde viajaban las víctimas, en el cruce de la calle Santiago con la circunvalación, donde la prioridad está regulada por una señal de Stop. El accidente sucedió a las nueve de la mañana de ayer martes.

La subdelegada del Gobierno de España recibe a la nueva Junta Directiva de la Asociación Provincial de Empresarios de Autoescuelas

original



La subdelegada del Gobierno en Ciudad Real, María Ángeles Herreros Ramírez ha conocido al nuevo presidente de la Asociación, José Joaquín Garzas, y a otros miembros de la renovada Junta Directiva de la Asociación con quienes ha departido sobre asuntos de interés para el colectivo.

La Asociación de Autoescuelas va a desarrollar un programa para formar a futuros pilotos de drones

FEDA • original



Jornada informativa sobre el manejo de drones.

La [Asociación de Autoescuelas](#) de Albacete, integrada en FEDA, y que preside Ana María Selva, viene desarrollando un intenso programa de actividad y formación del sector. Recientemente ha celebrado una jornada informativa sobre el manejo de drones.

La jornada ha tenido lugar en una de las salas de la sede de FEDA y ha sido impartida por una empresa especializada dentro del programa denominado "MasterDron", de entrenamiento de pilotos que facilitará a las autoescuelas y centros de formación asociados poder ser formadores incluidos dentro de la organización de entrenamiento aprobada por la [Agencia Estatal de Seguridad Aérea](#) (AESA).

AECAB ha firmado un convenio de colaboración para el desarrollo de este programa, con el objetivo de poder formar a futuros pilotos de drones, y con ello optar a un amplio mercado laboral, teniendo en cuenta que una vez que se obtiene el título de piloto de drones, desde la Asociación también se van a poder formar en las diferentes especialidades que hay en este campo: radiofonista, emergencias, mantenimientos industriales, agricultura de precisión, topografía, termografía, etc.

La Asociación valora positivamente que la política de calidad de este programa master es la de formar a alumnos con un nivel de cualificación alto para poderse incorporar en el mercado laboral.

AECAB tiene autoescuelas asociadas tanto en Albacete capital como en otros puntos de la provincia, como [Almansa](#), Ossa de Montiel, [Hellín](#), La Roda, [Villarrobledo](#), Casas Ibáñez, Villamalea, Tarazona de la Mancha o Madrigueras.



Jornada informativa sobre el manejo de drones.



Jornada informativa sobre el manejo de drones.