

• Revista de Prensa •
Del 10/04/2019 al 11/04/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	11/04/2019	ABC Andalucía, 64	Redada de patinetes en Málaga	Escrita
2	11/04/2019	El Correo Álava, 2-3	Vitoria sacará los patinetes eléctricos de las aceras y limitará su velocidad a 20 km/h	Escrita
3	11/04/2019	Revista Cesvimap, 28-30	Barras laterales	Escrita
4	11/04/2019	ABC	Málaga comienza a retirar los patinetes eléctricos aparcados en las aceras	Digital
5	11/04/2019	El Periódico del Mediterráneo	L Altaveu... repasa las novedades del Código Penal sobre seguridad vial	Digital
6	10/04/2019	Público.es	Noticias Pablo Casado, amante de los coches... pero no de la seguridad vial	Digital
7	10/04/2019	Sur Digital	El Ayuntamiento comienza la retirada de patinetes de las aceras	Digital
8	10/04/2019	Noticias de Navarra	Herido leve el conductor de un patinete golpeado por un coche que entraba al parking de la Plaza de Toros	Digital
9	10/04/2019	Laopiniondemurcia.es	Prepara tu coche para las vacaciones de Semana Santa	Digital
10	10/04/2019	Terrassa en la Mira	La jornada Cambio de Marcha quiere concienciar mañana a la juventud sobre los accidentes de tráfico	Digital
11	10/04/2019	Diario de Salamanca	La Escuela de Padres y Madres programa una sesión sobre la seguridad vial de niños y embarazadas	Digital
12	10/04/2019	Extremadura7dias	La DGT avisa: "Tus vacaciones de Semana Santa pueden acabar en el hospital, cárcel o cementerio"	Digital
13	10/04/2019	Diario Siglo XXI	Madrid. La Comunidad formará en prevención de atentados a los servicios de seguridad y emergencias	Digital



La grúa se lleva patinetes eléctricos de alquiler que habían sido aparcados fuera de sitio

SALVADOR SALAS/SUR

El Ayuntamiento retiró ayer una treintena de vehículos estacionados fuera de los lugares que se han establecido

Redada de patinetes en Málaga

ISABEL RUIZ MÁLAGA

El bando que firmó el pasado martes el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, no ha tardado en pasar factura. El Consistorio anunciaba que los patinetes eléctricos no podrían estacionar en las aceras y que el incumplimiento de la normativa acarrearía una multa de 200 euros. Así ha sido. Ayer la grúa municipal procedió a la retirada de aquellos vehículos de movilidad personal (VMP) que no estaban aparcados en los puntos que el Ayuntamiento ha destinado para ello.

La treintena de estos vehículos que fueron decomisados por la Policía Local, pertenecientes a cuatro de las ocho empresas que actualmente operan en Málaga, fue trasladada a un depósito municipal. Desde ese momento, para recuperarlos, las empresas de uso compartido de patinetes que operan en la ciudad tendrán que acreditar la propiedad de los mismos, además de abonar la multa impuesta por el incumplimiento del bando, que aún se desconoce si las asumirán ellos o las rebotarán a los usuarios.

En total se han dispuesto 29 puntos, repartidos por las zonas más frecuentadas de la capital: paseos marítimos, casco histórico y La Malagueña. Así los usuarios puedan estacionar

Granada limita a 30 la velocidad en todas sus calles

LEO RAMA

La contaminación es una preocupación creciente tanto en Granada capital como en su área metropolitana, donde la temperatura media se ha incrementado en 2,3 grados en las últimas décadas. Los problemas de movilidad y habitabilidad han llevado al Ayuntamiento de Granada a llevar la iniciativa con la adopción de medidas como la que ayer anunció el alcalde, el socialista Francisco Cuenca, de limitar a 30 km/h la velocidad máxima de circulación de los vehículos. Cuenca aseguró que la determinación se toma «sin afán sancionador».

Invasión
A la capital malagueña han llegado ocho empresas de alquiler de patinetes para soliviantar de los vecinos

los patinetes sin molestar a los peatones, carritos de bebés o personas en silla de ruedas. En aras de garantizar la seguridad vial y la convivencia ciudadana, se ha establecido que estos vehículos deberán cumplir «en todo momento las normas de circulación».

Sin regulación global

La Dirección General de Tráfico anunció que esta modalidad de patinetes tendrán la consideración de vehículos, aunque aún falta que se apruebe la normativa reguladora. Ante esta designación, De la Torre se inclinó por que circulen por los carriles bicis, aunque ha apuntado que si debe ser por las aceras nunca deberán superar los 10 kilómetros por hora, tal y como se establece en la Ordenanza de Movilidad.

La capital costasoleña cuenta con ocho empresas de patinetes de alquiler por minuto: Voi, Lime, Tier, UFO, Eskay, Wind, Bird y Movo, reuniendo más de 1.500 vehículos en total. Una cifra que asociaciones de vecinos del Centro critican con dureza debido al «incivismo» que muchos usuarios están adquiriendo.

Estos colectivos instan a una mayor regulación que proteja a los vianantes, sobre todo a los grupos más afectados como son las personas con movilidad reducida.



Un joven cruza un paso de cebra de Vitoria con un patinete eléctrico.
 :: RAFA GUTIÉRREZ

Vitoria sacará los patinetes eléctricos de las aceras y limitará su velocidad a 20 km/h

IOSU CUETO
 icueto@elcorreo.com



El Ayuntamiento prepara una regulación que exigirá licencia de circulación, tener un seguro y llevar casco, timbre y luces

VITORIA. Ni son peatones, ni pueden compartir espacio con ellos. Y a pesar de su evidente potencia, deben echar el freno y no rebasar los 20 kilómetros por hora. Estos son los dos principios básicos sobre los que se apoyará la normativa que prepara el Ayuntamiento de Vitoria, a

la que ha tenido acceso EL CORREO, para regular el uso de los patinetes eléctricos mientras la DGT culmina un marco normativo general. El Gobierno PNV-PSE quiere poner coto cuanto antes a la anarquía que rodea a estos aparatos y evitar situaciones como la que sucedió el lunes en la calle Monseñor Estenaga. Una joven llevaba a su pequeño de cinco meses en una mochila portabebé y cuando abandonaba una tienda uno de estos aparatos impactó contra ambos. «El hombre se cayó al suelo, se levantó y en lugar de pedirme perdón... ¡me echó la culpa!», lamenta. Madre e hijo acabaron en urgencias, pero afortunadamente el niño resultó ileso porque ella, que ha decidido interponer una denuncia, le protegió con su brazo. «No sé si servirá de mucho, van como locos y no hay forma de controlarlos», dice.

A pesar de que quienes cabalgan sobre estos dispositivos suelen tener una actitud cívica, el Ayunta-

LA CLAVE

40 kilómetros por hora alcanzan sin problemas los modelos más potentes de patinete eléctrico, lo que preocupa al Ayuntamiento.

Definición

La propuesta deberá ser debatida por los grupos y los agentes locales del foro de movilidad

miento reconoce que está «preocupado» por la proliferación de estos aparatos, que además cuentan con distintas tipologías. Es cierto que tienen motores eléctricos que pueden considerarse sostenibles, por lo que parecen perfectos para una ciudad como Vitoria. Pero también que ca-

recen de una regulación específica. No son bicis pero tampoco motos, y sus propietarios tampoco son peatones. Por tanto, sus usuarios se sienten libres para circular a su criterio por aceras o zonas peatonales. En ocasiones, alcanzan los 40 kilómetros por hora. Actualmente no hay una normativa europea o estatal para estos vehículos, pero la Dirección General de Tráfico difundió una instrucción en 2016 marcando varios criterios que ahora utilizará la capital alavesa.

Por el bidegorri

Los técnicos del Departamento de Seguridad Ciudadana que lidera el concejal socialista Carlos Zapatero acaban de redactar el borrador de una regulación transitoria que intentará poner orden en este debate. El texto no es definitivo porque deberá ser debatido por los grupos políticos y los agentes que intervienen en el foro de movilidad, pero anticipa cambios

de calado a la hora de utilizar estos dispositivos.

La principal novedad afectará a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) con motor que la DGT clasifica con las categorías A y B (que incluyen patinetes eléctricos pero también monociclos, hoverboards, segways y similares), que deberán circular por los carriles-bici o por las 'zonas 30' pintadas en la calzada. Es decir, que sus propietarios «en ningún caso» podrán utilizar las aceras, parques o plazas. Además, tendrán prohibido superar los 20 kilómetros por hora y deberán adecuar su velocidad a las condiciones de las vías por las que se desplacen.

En el caso de los aparatos más potentes, los de las categorías C0, C1 y C2 de más de dos ruedas, que suelen utilizarse como vehículos de reparto o bici-taxis, la regulación que prepara el Ayuntamiento es todavía más exigente. Solo podrán circular por las 'zonas 30', lo que les aboca a ba-

Jueves 11.04.19
EL CORREO

CIUDADANOS | 3

LAS NUEVAS FORMAS DE MOVERSE POR LA CIUDAD



- ▶ **Patinete sin motor.** Excluido de la regulación provisional redactada por el Ayuntamiento.
- ▶ **Uso.** Libre.
- ▶ **Limitaciones.** Ninguna, aunque se da por hecho que cuando el conductor es un niño, un adulto debe responsabilizarse de su comportamiento.



- ▶ **Patinete eléctrico.** La DGT los clasifica en las categorías A y B. En la A están los que carecen de sillín y no superan los 20 km/h y en la B los que tienen asiento y rebasan esa velocidad, llegando a los 30 km/h.
- ▶ **Por dónde circularán.** Por los bidgorris o por las 'zonas 30'.
- ▶ **Velocidad máxima.** 20 km/h.



- ▶ **Vehículos eléctricos de más de dos ruedas.** Categorías C0, C1 y C2. Velocidad máxima de 45 km/h. Llevan mercancías o hasta 3 personas.
- ▶ **Por dónde circularán.** Por la calzada, en las 'zonas 30'.
- ▶ **Velocidad máxima.** 30 km/h.

jarse a la calzada, y nunca por encima de los 30 kilómetros por hora. Si van por una calle de más de un carril, deberán «ocupar la parte derecha», que solo podrán abandonar para hacer cambios de dirección. En cuanto a las tipologías, el Ayuntamiento tiene en cuenta que no es lo mismo un patinete infantil sin motor—unos modelos a los que no afectará esta normativa— que cualquier otro dispositivo 'enchufable' que, en función de su altura y sus ángulos peligrosos, puede provocar daños en caso de atropello.

Responsabilidad civil

En consecuencia, todos los vehículos personales eléctricos deberán ir dotados de un timbre para hacer notar su presencia, así como de iluminación delantera y trasera. Muchos aparatos del mercado ya cumplen estos requisitos, aunque Vitoria también quiere exigir que sus conductores lleven casco y «una prenda o cinchas reflectantes» que permitan detectar su presencia con más facilidad. La propuesta incorpora otros dos requisitos relevantes, como son la necesidad de solicitar «una licencia de circulación» que será expedida por el Ayuntamiento. Algo que, por cierto, permitirá a la autoridad municipal tener un registro aproximado de aparatos, ahora desconoci-

Más de 10.000 euros para comprar el radar de Zabalzana

El Ayuntamiento de Vitoria tratará en las próximas semanas la instalación de un radar que colocará en la Avenida de las Naciones Unidas, donde el 18 de enero fue atropellada Irene, una niña de 14 años que perdió la vida unos días después. Su muerte movilizó al barrio de Zabalzana y el Consistorio anunció que colocaría una nueva cabina en la zona. Ahora hay una, pero solo controla los vehículos que van en dirección a Jándiz. El Departamento de Seguridad Ciudadana ha reservado 10.890 euros, IVA incluido, para costear el dispositivo.

Por otro lado, el servicio de Tráfico ha instalado otro radar informativo en Aretxabaleta a petición de los vecinos de Adurza. Este aparato revela a los conductores que acceden a la calle Iturritxu desde la A-2124 la velocidad a la que circulan. En este caso el dispositivo es de los llamados 'pedagógicos', porque no multa.

do. Hay más. El Consistorio pretende que para obtener la autorización administrativa que autorice a usar el patinete se presente el certificado de homologación, el número de identificación y el justificante «de tener suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil».

La regulación también despeja otra de las incógnitas del debate de los VMP. ¿Habrá un límite de edad para utilizarlos? Y la hay, pero con matices. La propuesta establece que para moverse con un aparato de categorías A y B—las que incluyen los patinetes eléctricos— habrá que tener 14 años cumplidos. Eso sí, los menores de esa edad podrán usarlos también si van acompañados de un adulto que se responsabilice de su comportamiento.

En cuanto a las categorías C0, C1 y C2, acaparadas por los triciclos de reparto, la intención es exigir que dispongan «de un sistema de frenado activo» en las ruedas y que sus conductores tengan una edad mínima de 16 años. Solo se librarán del casco en el caso de que el vehículo tenga una cabina que proteja al usuario. La propuesta carece de momento de una catalogación de sanciones ni de una cuantía para las mismas, una cuestión que deberá abordarse más adelante junto a los responsables de la Policía Local.

EL TRAGALUZ
Ángel Resa

PITONES MALÉFICOS



Creo en los derechos individuales como viga maestra de la libertad. Igual que en la conveniencia irrenunciable de regular ciertas cuestiones por ese bien general que consiste en vivir dentro de una armonía comunitaria. De ahí que a un abogado de la conciencia particular y reflexiva, como este columnista, le apasionen la Sociología y las Ciencias Políticas. No el 'político' de quienes se aferran al tronco de las organizaciones para libar savia hasta el juicio final. Traduzcan por prejubilaciones en la cosa pública o contratos relevo que ocuparán las canteras de los partidos, seres que empiezan por oler cargos orgánicos para aspirar con el tiem-

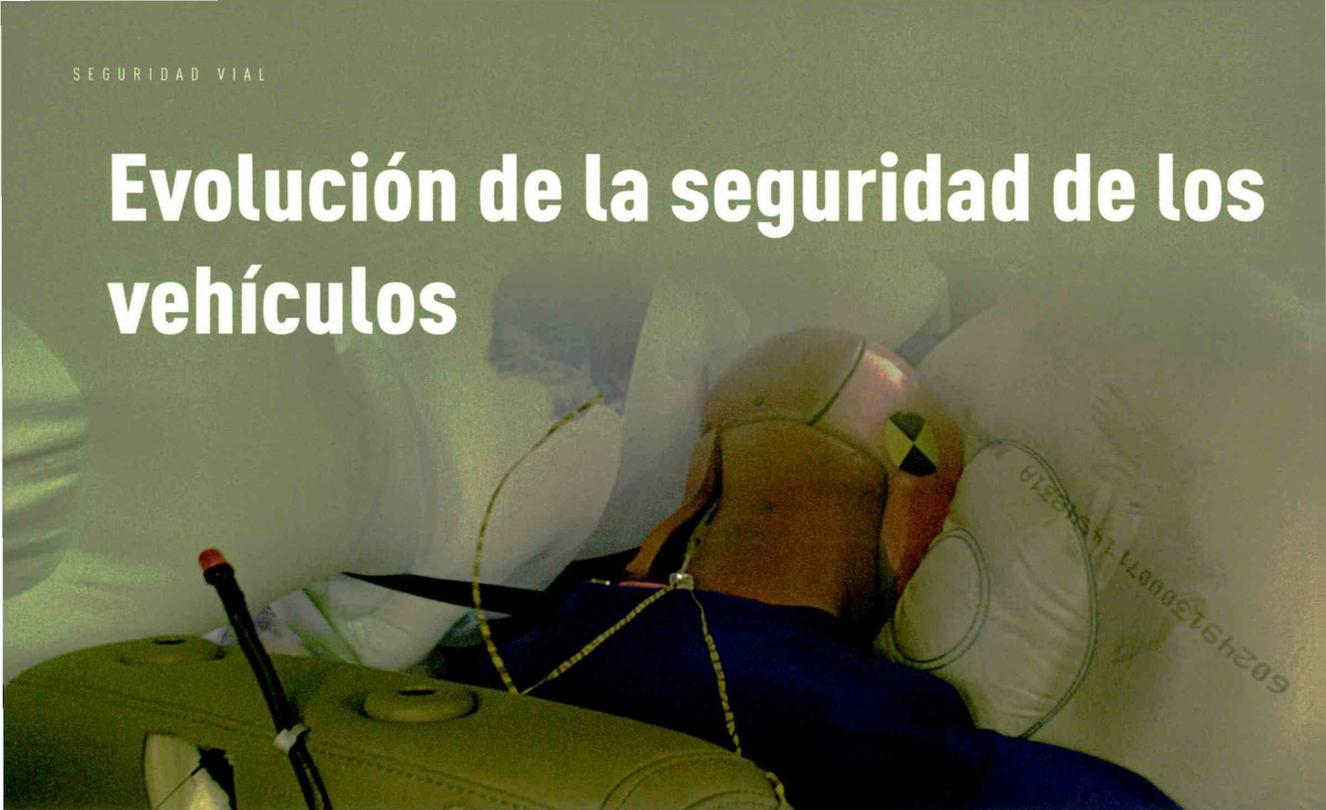
po, peloteos y una caña a los puestos institucionales.

Vale, me he ido por las ramas altas tóricas y mejor resultaría descender a las raíces concretas. Pongamos que se habla de los patinetes eléctricos llegados al asfalto con ánimo de permanencia, tan ligeros y útiles en las manos de sus usuarios como peligrosos para los 'tancredos' de ambos sexos que pueden caer en sus pitones maléficos. No alcanzo a escribir de alarma social, pero sí de una inquietud que sólo discuten sus propietarios. A este ritmo creciente de pequeñas ruedas motorizadas irán a más los pacientes de Traumatología y los quirófanos que parecen serreras óseas.

El municipio donostiarra fue el primero de Euskadi en pisar el freno del desvarío. Y le ha secundado el Ayuntamiento vitoriano, que acaba de elaborar una ordenanza a modo de boceto para que cuando la autoridad competente, digamos DGT, tenga a bien regular el tránsito de unos patinetes más rápidos de cuanto aparentan. Y, que quieren, aplaudo estos antecipos temporales—nada de circular por las aceras y avance a veinte por hora en bidgorris y carreteras de velocidades calmadas—mientras el Estado mantiene en el desván de los sueños una legislación sobre ruedas en toda regla.

SEGURIDAD VIAL

Evolución de la seguridad de los vehículos

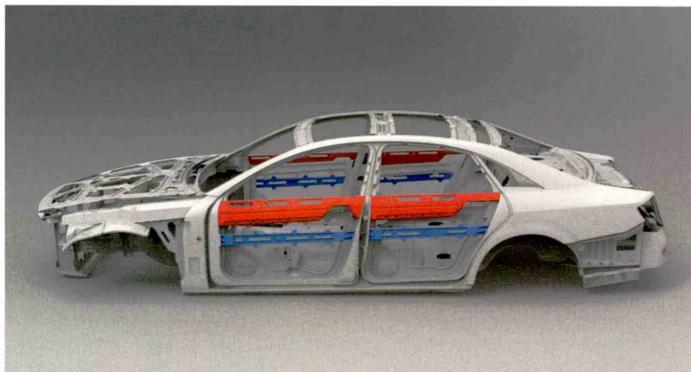


EN LA CONFERENCIA INTERNACIONAL “¿DE LA VISIÓN CERO AL OBJETIVO CERO?” ORGANIZADA EL PASADO DICIEMBRE POR FUNDACIÓN MAPFRE, 30 EXPERTOS EN SEGURIDAD VIAL SE REUNIERON EN MADRID PARA BUSCAR SOLUCIONES DIRIGIDAS A ALCANZAR EL “OBJETIVO CERO”; ES DECIR, **0 VÍCTIMAS** –O AL MENOS CONSEGUIR SU **REDUCCIÓN**– A LO QUE ASPIRA ESPAÑA

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, resaltó en esta conferencia su compromiso por “*situar a las personas en el centro de la política vial*”, con especial

atención a los “*usuarios más vulnerables*”. Presentó, asimismo, las principales **medidas** adoptadas por la **DGT**, entre las que se encuentran nuevas limitaciones de la velocidad en carreteras y ciudades, planes específicos para ciclistas y motoristas, la mejora de la formación mediante la regulación de la enseñanza presencial obligatoria para aprobar el carnet de conducir, cursos de conducción segura, etc. Todas estas medidas propuestas son fundamentales para la reducción de víctimas en accidentes de tráfico, pero influye también el gran esfuerzo de los fabricantes de automóviles en dotar a sus modelos de, cada vez más, equipos de **seguridad activa y pasiva**, con el fin de reducir el más de millón de personas que fallecen cada año en el mundo –aproximadamente, 3.000 personas al día, de las que 500 son niños (fuente: ONU, 2018)–.

► Barras laterales



SEGURIDAD VIAL

Ensayos entre turismos

Las consecuencias de un accidente de tráfico entre dos vehículos de los años 80 no tienen nada que ver con las que se producirían con ese mismo accidente hoy en día.

La incorporación de cada vez más sistemas de seguridad pasiva y activa en los vehículos permite que la tasa de mortalidad en los accidentes de tráfico haya disminuido en Europa un 69% desde 1991, según el "Informe de la Seguridad Vial 2018" y "Seguridad en carreteras 2015" del experto en automoción Dekra.

España es el tercer país del continente donde más se han reducido esas cifras, un 81%, pasando de 8.837 víctimas mortales, en 1991, a 1.721, en 2013.

Para mostrar estos avances en seguridad, Dekra ha comparado accidentes similares entre vehículos que circulaban por nuestras carreteras en los años 80 (abajo) con modelos modernos. La conclusión obtenida es que lo que en la actualidad causa heridas, hace 30 años habría ocasionado fallecimientos, debido a las lesiones tras la colisión.

Dekra analizó un choque lateral entre un Ford Fiesta y un Mazda 626 de los años 80. En este ensayo el Ford Fiesta fue lanzado a 50 km/h contra el lateral izquierdo de un Mazda 626 parado. Los resultados obtenidos indican que los ocupantes sufrirían lesiones muy graves con fracturas en pelvis, cuello y tórax, poniendo en riesgo su supervivencia.



► Ensayo entre vehículos de los años 90 (foto: Dekra)

Estos vehículos tienen una menor capacidad para disipar la energía del lateral en el impacto, lo que conlleva muy graves consecuencias a los ocupantes.

Además, estos modelos no equipaban airbags frontales, laterales ni de cortina, que reducen de manera importante las lesiones comentadas.

En este accidente el vehículo Mazda 626 tampoco dispone en el interior de puertas de barras antiempotramiento. Al estar realizadas en aceros de alta resistencia, contribuyen a impedir la penetración del vehículo que golpea

► Ensayo entre vehículos de los años 80 (foto: Dekra)



SEGURIDAD VIAL



► Ensayo entre camión y vehículo (foto: Dekra)



LOS FABRICANTES

DOTAN A SUS MODELOS

DE CADA VEZ MÁS

ELEMENTOS DE

SEGURIDAD ACTIVA Y

PASIVA



sobre el habitáculo de pasajero del golpeado. Analizando este mismo accidente con **vehículos de 2009** se observa que las deformaciones son mucho menores, por lo que las consecuencias lesivas para sus ocupantes serían de menor importancia. Aun siendo el *crash* a la misma velocidad que el anterior, este ensayo resulta más violento, dado el mayor peso del vehículo. El vehículo que impacta tiene mayor peso; es decir, mayor energía a disipar en la colisión.

Los resultados registrados por los *dummies* que ocupaban ambos vehículos indican que los ocupantes de ambos vehículos no habrían presentado lesiones de importancia. Estos vehículos disponen de airbags frontales, laterales y de cortina, así como barras antiempotramiento en las puertas, elementos que han contribuido a proteger a sus ocupantes.

Ensayo entre camión y vehículo

Dekra ha analizado una de las situaciones más peligrosas y lesivas que se pueden producir en un accidente: la colisión entre un camión y un turismo (imagen superior). Este ensayo representa una colisión fronto-lateral entre un camión Man, de 1989, circulando a 45 km/h contra un turismo Volkswagen Golf, de 1992, circulando a 35 km/h.

En este tipo de impacto el turismo se introduce debajo del camión, ocasionando

unas deformaciones de tal alcance que habría un fallecido y un herido muy grave; el conductor del camión presentaría heridas leves.

Si este mismo ensayo se realiza con un vehículo de entre los años 2000 y 2010, con el equipamiento antiempotramiento frontal que equipan los camiones, se impide que el turismo se introduzca por debajo de él. Sale empujado hacia atrás de manera que las consecuencias lesivas para el ocupante serían menores, y no ocasionarían víctimas mortales.

Con estos ensayos demostramos claramente que los sofisticados **sistemas de seguridad pasiva** de los vehículos resultan **cada vez más eficaces** en comparación a los de hace 30 años. La nueva normativa en Seguridad Vial y la implantación de dispositivos de seguridad en los modelos serán fundamentales para alcanzar el compromiso fijado por la UE para reducir las víctimas en carretera un 70% en el año 2020 ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Seguridad Vial
reconstruccion@cesvimap.com

🌐 Dekra www.dekra.es

🌐 CESVIMAP
www.cesvimap.es

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap

Málaga comienza a retirar los patinetes eléctricos aparcados en las aceras

original



Patinetes apilados en una grúa -

El bando que ha firmado el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, el pasado martes ya ha pasado factura. El Consistorio anunciaba que los patinetes eléctricos no podrían estacionar en las aceras y que el incumplimiento de la normativa acarrearía una **multa de 200 euros**. Así ha sido. A lo largo de este miércoles la grúa municipal ha procedido a **retirar aquellos patinetes**, vehículos de movilidad personal (VMP), que **no estaban aparcados** en los puntos que el Ayuntamiento ha destinado para ello.

La **treintena que han sido decomisados** por la Policía Local, pertenecientes a cuatro de las ocho empresas que actualmente operan en Málaga, han sido trasladados a las instalaciones municipales correspondientes. Desde ese momento, para recuperarlos, las empresas de uso compartido de patinetes tendrán que **acreditar la propiedad** de los mismos, además de abonar la multa impuesta por el incumplimiento del bando, que aún se desconoce si las asumirán ellos o las rebotarán a los usuarios.

Para **facilitar el aparcamiento**, el Ayuntamiento ha dispuesto un total de **29 puntos**, repartidos por las zonas más frecuentadas de la capital: paseos marítimos, casco histórico y La Malagueta. Así los usuarios puedan estacionar los patinetes sin molestar a los peatones, carritos de bebés o personas en silla de ruedas. En aras de garantizar la seguridad vial y la convivencia ciudadana, se ha establecido que estos vehículos deberán cumplir «en todo momento las **normas de circulación**».

La Dirección General de Tráfico ha anunciado que esta modalidad de patinetes tendrán la **consideración de vehículos**, aunque aún falta que se apruebe la normativa reguladora. Ante esta designación, De la Torre se ha declinado porque circulen por los carriles bicis, aunque ha apuntado que si debe ser por las aceras nunca deberán superar los **10 kilómetros por hora**, tal y como se establece en la Ordenanza de Movilidad.

La capital costasoleña cuenta con **ocho empresas de patinetes** de alquiler por minuto: Voi, Lime, Tier, UFO, Eskay, Wind, Bird y Movo, reuniendo más de 1.500 vehículos en total. Una cifra que **asociaciones de vecinos** del Centro critican con dureza debido al «**incivismo**» que muchos usuarios están adquiriendo. Estos colectivos instan a una mayor regulación que proteja a los viandantes, sobre todo a los grupos más afectados como son las personas con movilidad reducida.

En las redes sociales muchos **vecinos** del casco histórico han celebrado que «por fin» sus

plegarias hayan sido escuchadas y el Ayuntamiento haya procedido a sancionar y retirar aquellos patinetes que dificulten el libre tránsito del peatón. Otros instaron a que la **normativa se aplicase con más dureza**, pues colgaron fotos denunciando que había algunos vehículos de esta modalidad estacionados en las aceras que no habían sido retirados.

LAltaveu... repasa las novedades del Código Penal sobre seguridad vial

original



Sandra Segarra y Paco Fuertes, presentadores de 'L'Altaveu...'. -



Sandra Segarra y Paco Fuertes, presentadores de 'L'Altaveu...'. -

El programa de servicio público de Televisión de Castellón Mediterráneo L'Altaveu, via pública vuelve a poner el foco en las infracciones de tráfico con el repaso a la novedades del Código Penal en materia de seguridad vial.

El espacio que presentan Paco Fuertes y Sandra Segarra (21.30 horas) comienza con el balance de los accidentes de tráfico y robos acaecidos en la provincia en la última semana, además de dar cuenta del resultado de la campaña sobre velocidad de la Dirección General de Tráfico (DGT).

A continuación será el momento de explicar la nueva campaña de la DGT para Semana Santa y sus vídeos. Fuertes y Segarra abordarán también la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial en varias entregas. Esta semana se centrarán en las imprudencias menos graves. El programa sale a la calle para preguntar a la gente si conoce las novedades del Código Penal.

Por último, este espacio hará un repaso de las denuncias sin resolver: el árbol de Hermanos Bou, la rotura de la acequia de la Fileta y los contenedores de basura del camino de la Gallenca.

ENTREVISTAS // A las 22.30 horas será el turno de I tu de qui eres?, que vuelve a la programación tras el paréntesis magdalenero con las entrevistas a dos mujeres castellonenses que trabajan dirigiéndose a la vida pública.

Para comenzar, Paula Ginés entrevista a Begoña Carrasco, dirigente del PP en Castelló. Con ella la periodista hará un recorrido por su trayectoria profesional y por su vida personal, para que los ciudadanos la puedan conocer en todas sus facetas.

En la segunda parte del programa, María Querol será la protagonista. Querol es una joven actriz que a pesar de su corta edad ya está labrando una larga trayectoria en la pequeña y gran pantalla.

Por su parte, el magacín Plaça Major (16.00 horas) arranca con una entrevista al historiador Joaquín Escrig, que el próximo martes impartirá una conferencia en Argot sobre Els Masovers de l'Alcalaten. Un món desconegut. Patricia Mir charlará con este estudioso que dará una visión de la vida en estas masías aisladas hasta mediados del siglo XX. Su origen, peso específico en la economía, tradición e historia.

Los espectadores tendrán la oportunidad de escuchar varios temas del último disco de Arte Pop bautizado como Un buen momento. Además, Mir entrevista a su cantante y compositor, Paco Vila, y al bajista Pere Safont.

Como cada jueves, la sección más desenfadada del magacín llega de la mano de Verito Monetta y su repaso por las redes sociales. Mir cerrará el programa desde el Real Casino Antiguo de Castelló con el repaso a la agenda.

Pablo Casado, amante de los coches... pero no de la seguridad vial

original



#8MAquíYAhora: el debate



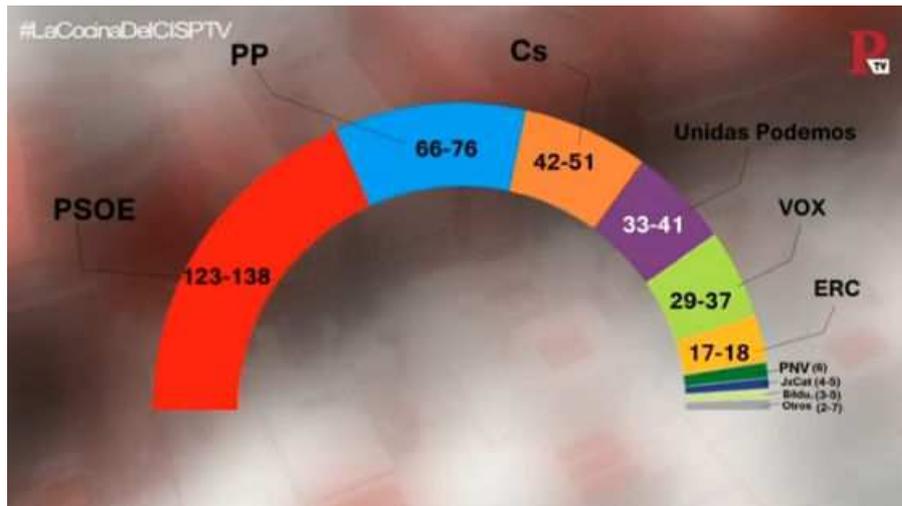
1ª Sesión de Economía - Barrios cool, viviendas inaccesibles



Debate Espacio Público: ¿Cambio de ciclo en América Latina?







El Ayuntamiento de Málaga comienza la retirada de patinetes de las aceras

original



00:36

Usuarios observan la recogida de patinetes en una grúa municipal tras ser retirados por estar aparcados en las aceras / Salvador Salas

La Policía Local, en colaboración con los operarios del Servicio de Apoyo a la Circulación (la grúa municipal) y de un vehículo tipo plataforma de Smassa retiraron ayer durante la mañana **27 patinetes de cuatro marcas que se encontraban mal aparcados en las aceras del Centro**. Esta acción se produjo sólo un día después de que entrase en vigor el bando municipal del alcalde, Francisco de la Torre, que prohíbe expresamente dejarlos en zonas peatonales, bajo multa de 200 euros. A la vez, se han **habilitado 29 puntos de aparcamiento autorizado** en las calzadas del Casco Histórico, los paseos marítimos y los barrios más transitados por los vehículos de movilidad personal.

Los incautados fueron trasladados al depósito municipal de La Princesa. Las primeras actuaciones, durante la mañana, se concentraron en **puntos conflictivos del área peatonal del Centro** como las calles Ollerías, Cabello y Carretería, la plaza de San Pedro Alcántara, la del Teatro y el entorno de la Catedral (Císter). Durante la tarde se produjeron más retiradas, según informaron fuentes municipales, aunque el balance definitivo no se conocerá hasta hoy. El Ayuntamiento no cobrará a las marcas el acarreo, pero sí las sanciones. Para recuperarlos, los representantes de las operadoras de alquiler tendrán que demostrar que son los propietarios. Las empresas consultadas todavía no han decidido si **repercutirán las multas a los usuarios** que dejen los vehículos mal estacionados.



Patinetes retirados. / Salvador Salas

La acción de control se produjo casi al mismo tiempo que representantes de las ocho compañías, que ofrecen un parque global de unas **2.000 unidades en alquiler por tiempo compartido**, mantenían una reunión con los responsables del Área de Movilidad para conocer los detalles del bando y de la nueva operativa en vigor. Los 29 puntos de aparcamiento autorizado, que han supuesto eliminar otras tantas plazas para coches, se reparten por el Casco Histórico, el Soho, los paseos marítimos y barrios de alta concurrencia como Teatinos, Pedregalejo y Huelin. Las operadoras trasladaron al Ayuntamiento que, si bien este es el camino correcto para regular el sector, la oferta de estacionamientos inicial es muy insuficiente para dar cabida a la oferta existente (y que irá en aumento). Además, ayer la falta de control hacía que muchos puntos estuvieran ocupados por automóviles.

Solución a lo más urgente

El alcalde, Francisco de la Torre, destaca que **ya no se puede aparcarse en las aceras**, y valora este aspecto como «el problema más grave que teníamos y que tenemos». «A partir de hoy eso está prohibido y empiezan a actuar las grúas de Smassa, en coordinación con la Policía Local, y veremos sus efectos de inmediato». Al respecto, recuerda que se han habilitado espacios reservados con capacidad para más de 500.

Sobre la queja de vecinos y personas con movilidad reducida en cuanto a que todavía se permita circular por las aceras, De la Torre apela al **control que se va a hacer de la velocidad máxima permitida**, de sólo 10 km/h. Y destaca que la futura ordenanza regulará que se pueda circular por los carriles bici y por la calzada en las calles limitadas a 30 km/h.

Herido leve el conductor de un patinete eléctrico al ser golpeado por un coche que entraba al parking de la Plaza de Toros de Pamplona

original

Dos atropellos con lesiones leves en Rochapea y San Jorge este martes

 Me gusta 4  Compartir



El patinete eléctrico, en el suelo, junto al vehículo atropellante. (Cedida)

PAMPLONA. En las últimas horas las patrullas de Policía Municipal de Pamplona han atendido 9 accidentes de tráfico, con 4 personas heridas leves.

Se trata de dos peatones, un varón de 39 años atropellado en la calle Bernardino Tirapu con calle Abaurrea Alta y una mujer de 26 años atropellada en la Avda. de San Jorge con la Plaza de la Estación. Una tercera persona resultó herida leve al circular con su vehículo de movilidad personal por la acera de la calle Amaya y ser golpeado por un turismo que entraba al parking de la Plaza de Toros.

El cuarto herido se trata de una conductora de 43 años tras sufrir un alcance múltiple en la Avda. de Navarra.

La DGT prevé 15,5 millones de desplazamientos por carretera en Semana Santa

ep / madrid • original



La DGT prevé 15,5 millones de desplazamientos en Semana Santa. Scania

La Dirección General de Tráfico (DGT) prevé **15,5 millones de desplazamientos por carretera durante la Semana Santa** de este 2019, un 7,4% más de movimientos de los que se produjeron el año pasado, aunque la previsión fue la misma.

El dispositivo especial se llevará a cabo entre las 15.00 horas del viernes 12 de abril hasta las 24.00 horas del lunes 22, y se desarrollará en dos fases. La primera de ellas comenzará a las 15.00 horas del **viernes 12 de abril y finalizará a las 24.00 horas del domingo día 14**. Para esta primera fase, Tráfico prevé 3,9 millones de desplazamientos.

La segunda fase, la más importante que la anterior por el volumen de desplazamientos de vehículos a lo largo de toda la red viaria, comenzará a **partir del miércoles 17 de abril**, excepto en la Comunidad Valenciana y Cataluña, donde comenzará al día siguiente.

Esta fase finalizará a las 24.00 horas **del lunes 22 de abril con la operación retorno**, que se desarrollará desde el sábado por la tarde y se prolongará durante todo el domingo y el lunes de Pascua, ya que en Baleares, Cataluña, Comunidad Valenciana, Cantabria, Navarra, País Vasco, Castilla-La Mancha y La Rioja dicho lunes es festivo.

En el resto de comunidades, pese a no ser festivo, es día **no lectivo para escolares y universitarios**, por lo que se prevé que también se produzca una importante cantidad de movimientos de retorno hacia los grandes núcleos urbanos que se sumarán a los de un día laborable cualquiera.

Durante el dispositivo especial, habrá 9.200 agentes de la Guardia Civil de Tráfico, **frente a los 8.800 que hubo el año pasado**; 264 vehículos camuflados de la Benemérita para vigilar el comportamiento en la carretera, sobre todo en convencionales; y cerca de 1.400 radares para controlar la velocidad: 724 fijos, 62 de tramo y 557 móviles en los vehículos de la Guardia Civil; además de 10 helicópteros y 8 drones.

Igualmente, **la DGT contará con 216 cámaras para el control del uso de cinturón** pero que, dada su "fiabilidad", también se utilizarán para vigilar el uso del móvil.

Cifras de siniestralidad

El año pasado perdieron la vida en las carreteras durante la Semana Santa **un total de 31 personas y otras 159 resultaron heridas graves**. Navarro confía que este 2019 las cifras de siniestralidad sean más bajas por la reducción del límite de velocidad de 100 a 90 km/h en las convencionales (medida que entró en vigor en enero) y por el aumento de la vigilancia y control.

"**Poco a poco vamos a ir recuperando lo que dejamos durante los años de la crisis**. La Seguridad Vial descansa en la vigilancia y control, a más, debería haber menos accidentes", ha justificado el despliegue de este año Pere Navarro, que además ha advertido de que, en la medida que se pueda, se irán aumentando los radares de tramo en zonas de concentración de accidentes, ya que "está más que contrastada su eficacia".

Sobre la siniestralidad vial, ha comentado que lo que **"preocupa especialmente" a la DGT son los motoristas**, pues de los 31 fallecidos que hubo en Semana Santa en 2018, cinco eran usuarios de motocicleta. En los últimos 4 años, el 23% de los muertos en este periodo vacacional pertenecían a este colectivo, pese a representar estos el 16% del parque automovilístico, lo que a juicio de Navarro, **"es un fracaso de todos"**. Y tres fueron ciclistas, colectivo que representa de media el 6% de víctimas mortales en las últimas cuatro Semanas Santas.

Casi la mitad de accidentes mortales son después de comer

Asimismo, durante 2018 casi la mitad de los accidentes mortales (14) se produjeron después de comer, y 10 de los 31 fallecidos fueron mayores de 65 años.

Otros datos que ha puesto sobre la mesa el director general de Tráfico es que **4 de cada 10 muertos de la Semana Santa de 2018 superaba el límite de alcohol permitido**; y otras dos víctimas mortales no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Si bien también ha recordado que la principal causa de mortalidad en las carreteras es, desde 2016, las distracciones al volante, especialmente el uso del teléfono móvil, superando así al consumo de alcohol.

Campaña en tono irónico

Coincidiendo con este periodo vacacional, Navarro ha presentado la última campaña de concienciación de la DGT para evitar accidentes de tráfico.

Bajo el nombre 'Top vacacional' y partiendo de la idea de la siniestralidad vial del año pasado, Tráfico presenta tirando de ironía y utilizando el formato docu-reportaje, **los tres destinos más populares en los que puede acabar un conductor** que no respete las normas de tráfico: el hospital, el cementerio o la cárcel.

"Si buscas cuidados intensivos, este destino es para ti", es el mensaje que concluye el 'spot' que presenta al hospital como destino, mientras que si este es el cementerio, es porque **"buscas olvidarte del trabajo o de la locura familiar"**. El tercer destino 'vacacional' es la cárcel, el mejor lugar "si necesitas tiempo de reflexión".

Esta campaña, que pretende dar continuidad a la que lanzó la DGT en otoño, es **"hacer reflexionar de a donde puede llevar una copa de más, un exceso de velocidad o un Whatsapp"**, según Navarro, que ha destacado el tono "amable" de la campaña a la hora de trasladar un "mensaje real". De hecho, la campaña se ha grabado en escenarios reales.

La campaña podrá verse y escucharse en televisión ('spots' de 20 y 30 segundos), radio (tres cuñas) y medios impresos (gráficas). También estará en medios digitales y redes sociales, donde se podrán ver varios 'spots' en los que distintos profesionales que trabajan en estos tres espacios van contando detalles de su trabajo diario. Todas estas piezas se pueden ver en el site creado para tal fin 'topvacacional.es'. Y finalmente, se verá en centros comerciales, estaciones de trenes, intercambiadores de autobuses y aeropuertos.

La jornada Cambio de Marcha quiere concienciar mañana a la juventud sobre los accidentes de tráfico

Ricardo Salvador • [original](#)

Dades de l'accidentalitat entre els i les conductores joves a Terrassa de 2018

Lesivitat conductors per edat i sexe 2018

	home	% total	dona	% total	total	% total
14 a 16 anys	8	2,13%	2	1,20%	10	1,85%
17 a 18 anys	11	2,93%	3	1,81%	14	2,58%
19 a 20 anys	26	6,91%	5	3,01%	31	5,72%
Total de 14 a 20 anys	45	11,97%	10	6,02%	55	10,15%
Resta d'edats	331	88,03%	156	93,98%	487	89,85%
Total conductors	376	69,37%	166	30,63%	542	100,00%

Lesivitat vianants per edat i sexe 2018

	home	% total	dona	% total	total	% total
14 a 16 anys	3	5,00%	3	3,85%	6	4,35%
17 a 18 anys	5	8,33%	2	2,56%	7	5,07%
19 a 20 anys	0	0,00%	3	3,85%	3	2,17%
total de 14 a 20 anys	8	13,33%	8	10,26%	16	11,59%
resta d'edats	52	86,67%	70	89,74%	122	88,41%
TOTAL VIANANTS	60	43,48%	78	56,52%	138	100,00%

Nota de Prensa.- Un total de 1.085 estudiantes de 4º de ESO de 12 centros de Terrassa asistirán mañana jueves, 11 de abril, en la jornada "Cambio de Marcha", un espectáculo multimedia sobre educación y seguridad vial para sensibilizar a los y las jóvenes sobre la peligrosidad del alcohol en la conducción. En esta actividad, la juventud puede conocer la realidad a través de testimonios reales de personas que intervienen directamente en un siniestro. Al acto asistirá el concejal de Seguridad, Vía Pública y Protección Civil, Manuel Giménez, acompañado del intendente mayor de la Policía Municipal, Antoni Flores, así como representantes de las entidades participantes.

"Cambio de Marcha" se celebra desde el año 2011 y está organizado por el servicio de Policía Municipal y financiado por la Fundación Mutual de Conductores, en colaboración con el Instituto Guttmann y el Servicio Catalán de Tráfico. El espectáculo tendrá lugar en el Teatro Principal (pl. De Maragall, 2) y se dividirá en dos convocatorias, la primera a las 10 h y la segunda a las 12 h, a las que acudirán los alumnos de las escuelas Cultura Práctica, Liceo Egara, Virgen del Carmen, Goya, la Cumbre, Joaquina Vedruna y el Risco y de los institutos Cavall Bernat, Can Jofresa, Montserrat Roig, Terrassa y Torre del Palau.

"Cambio de Marcha" recrea la vivencia de un joven que va de fiesta con los amigos en una discoteca donde toman alcohol y termina con un grave accidente de tráfico. Una temática que se plantea con efectos especiales e imágenes impactantes que tiene la fuerza de los testimonios reales de los protagonistas: el joven temerario, el disc jockey, el policía, el bombero, el médico de emergencia, el familiar de la víctima y el lesionado médula lar del accidente. Esto hace que sea una herramienta de sensibilización eficaz entre los jóvenes sobre los peligros que entrañan algunas conductas viales.

La Escuela de Padres y Madres programa una sesión sobre la seguridad vial de niños y embarazadas

David Rodríguez • original



La **Escuela de Padres y Madres** del **Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo** tendrá este viernes 12 de abril una sesión extraordinaria dedicada a la **seguridad vial**, con la finalidad de ayudar a prevenir riesgos ante posibles accidentes de tráfico, ya que éstos son la primera causa externa de muerte infantil en España.

En este sentido, en la sesión se explicará cómo deben ir en los vehículos niños y bebés, así como las embarazadas, ya que la mayoría usa los cinturones de seguridad, pero de forma incorrecta. La charla divulgativa será ofrecida por **Rocío Marcos**, enfermera pediátrica del **Centro de Salud y Especialidades de Ciudad Rodrigo**.

La actividad comenzará a las **19.00 horas**, desarrollándose como es habitual en las dependencias de la **Escuela Infantil José Manuel Hidalgo**, a dónde se podrá entrar de forma libre y gratuita.

La DGT avisa: "Tus vacaciones de Semana Santa pueden acabar en el hospital, cárcel o cementerio"

original



Nueva campaña y dispositivo especial de tráfico para Semana Santa

El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha presentado la nueva campaña de concienciación para evitar los accidentes de tráfico haciéndola coincidir con la Semana Santa debido al incremento en desplazamientos. En esta etapa del año además se llevará a cabo un dispositivo especial de tráfico con el objetivo de aumentar la seguridad vial.

En la Semana Santa del año pasado, 190 personas no regresaron a sus casas después de las vacaciones, 31 de ellas no volvieron nunca y otras 159 pudieron retornar después de haber pasado unos días en el hospital.

Partiendo de esta idea, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha creado el Top vacacional, los 3 destinos más populares en los que puede acabar todo conductor que no respete las normas de tráfico, "el hospital, la cárcel o el cementerio". De esta forma irónica llevan a cabo la campaña haciendo un recorrido por esos tres lugares donde nadie piensa que va a acabar cuando inicia sus vacaciones.

UN DISPOSITIVO DOS FASES

Para esta Semana Santa, la DGT prevé que se produzcan 15,5 millones de desplazamientos de largo recorrido, un 7'4% más de los que se produjeron en 2018 por estas fechas.

Esta fecha es una de las más conflictivas del año debido a la multitud de desplazamientos que se producen en un corto espacio de tiempo con destinos similares y realizados en los mismos días y horas. Para ello se desarrollará una operación en dos fases.

La primera fase comenzará a las 15:00 horas del viernes 12 de abril y finalizará a las 24:00 horas del domingo 14 de abril. Para esta primera fase, Tráfico prevé 3'9 millones de desplazamientos.

La segunda fase, que es aún más importante que la anterior, comenzará a partir del miércoles 17 de abril, excepto en las comunidades de Valencia y Cataluña que comenzará al día siguiente. Esta finalizará a las 24:00 horas del lunes 22 de abril con la operación retorno.

MEDIOS CON LOS QUE SE CUENTA

Este año habrá 400 guardias civiles de tráfico más trabajando por la seguridad consiguiendo

un total de 9.200 agentes de tráfico.

Tráfico cuenta con 724 puntos de control de velocidad, 62 radares de tramo, 557 radares móviles en los vehículos de la Agrupación de Tráfico, 10 helicópteros operativos y 8 drones preparados para vigilar y regular las carreteras. Además se utilizarán las 216 cámaras de vigilancia para controlar el uso del cinturón de seguridad y vigilar el uso del móvil. También como complemento se contará con 264 vehículos camuflados para asegurar la seguridad vial.

Otra medida a destacar es que se intensificarán los controles preventivos de alcohol y drogas para colocar fuera de las carreteras a los conductores que se ponen al volante después de haber ingerido estas sustancias. En las últimas Semanas Santa, 4 de cada 10 fallecidos habían consumido alcohol por encima del límite permitido. El resto del año el porcentaje de positivos es 1 de cada 4.

Noticias relacionadas

Aviso: Los comentarios ofensivos o que no se ajusten al contenido de la información podrán ser eliminados.

Madrid. La Comunidad formará en prevención de atentados a los servicios de seguridad y emergencias

@DiarioSigloXXI • original

MADRID, 10 (SERVIMEDIA)

Los 17.000 profesionales y voluntarios que componen los servicios de seguridad, emergencias y protección civil de la Comunidad de Madrid podrán recibir formación para prevenir atentados terroristas, maltrato a mujeres y violencia juvenil.

Éstas son algunas de las 108 acciones formativas ofertadas para 2019 por el Instituto de Formación Integral en Seguridad y Emergencias de la Comunidad de Madrid (Ifise).

Estos datos fueron ofrecidos este miércoles con motivo de la visita al Ifise del vicepresidente de la Comunidad de Madrid, consejero de Presidencia y portavoz del Ejecutivo regional, Pedro Rollán, quien asistió también a alguno de los cursos que se imparten en el organismo público.

Según informó el Gobierno madrileño, el Ifise ofertará durante 2019 6.556 plazas de formación para los más de 17.000 profesionales y voluntarios que componen los servicios de seguridad.

“MÁS DIFÍCIL PARA DELINQUIR”

El Ifise ofrecerá durante este ejercicio 108 cursos, algunos de especial interés y de actualidad como son aquellos relacionados con violencia de género y doméstica, la prevención ante ataques terroristas o episodios de violencia juvenil.

Además, se imparten algunos relacionados con áreas tan importantes para la seguridad, la convivencia o la salud de los ciudadanos como la seguridad vial, el medio ambiente o los derechos de los consumidores con la falsificación de marcas y documentos o el uso de nuevas tecnologías como los drones.

Los cursos de formación se dividen en cuatro grandes bloques. Por una parte, la formación transversal para la formación conjunta de servicios de seguridad y emergencias, tanto autonómicas como municipales, que consta de 18 cursos. El segundo de los bloques, con 66, queda compuesto por la formación para los policías locales, tanto para los de nuevo acceso como los que posibilitan el ascenso a nuevas categorías, así como otros para la actualización y especialización de los agentes.

Completan el programa la formación para voluntarios de Protección Civil y la formación 'online' para policías locales, con 12 y 9 cursos respectivamente. Estos tienen una duración que puede alcanzar las 715 horas.

Durante su visita, Rollán destacó que “la formación de los servicios de seguridad y emergencias es esencial para asegurar la seguridad de los madrileños”, al tiempo que indicó que contar con “unos profesionales mejor formados conseguirá que los amigos de lo ajeno lo tengan mucho más difícil para delinquir en nuestra región”.