

• Revista de Prensa •
Del 07/10/2019 al 08/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	08/10/2019	El Mundo Motor, 3	Mini Un diseño genial hecho sobre una servilleta De utilitario popular a icono premium	Escrita
2	07/10/2019	Revista de la Dirección General de Tráfico	Aumentan los accidentes de tráfico laborales	Digital
3	07/10/2019	Noticias de Madrid	FESVIAL condecora al agente de la Policía Local de Coslada, Santos Barbas, con una medalla de plata a la Educación Vial	Blog

SECTOR

4	08/10/2019	El Pais Suplemento, 6	Educación vial, una asignatura imprescindible	Escrita
5	08/10/2019	La Voz de Galicia, 4	Aumenta el mal uso de los patinetes eléctricos por la falta de regulación	Escrita
6	08/10/2019	Viva Huelva, 1	La DGT s a c a r á a p a t i n e t e s y b i c i s d e l a s a c e r a s	Escrita
7	08/10/2019	Diario de Noticias de Navarra, 39	Patinetes eléctricos y seguros	Escrita
8	08/10/2019	El Heraldo, 1	Propuesta para prohibir aparcar en la acera bicis y patinetes	Escrita
9	08/10/2019	El Correo Álava, 3	«Es erróneo asociar el permiso de conducir con un gasto caro»	Escrita
10	08/10/2019	Málaga Hoy, 1	Málaga prohibirá que los patinetes vayan por los grandes ejes viarios	Escrita
11	08/10/2019	Europa Sur, 1	Aceras sinbicis ni patinetes	Escrita
12	08/10/2019	Diario de Pontevedra Galicia, 1	La DGT prohíbe que los patinetes eléctricos se puedan aparcar en las aceras.30	Escrita
13	08/10/2019	La información.com	El nuevo coste del suspenso en el carnet de conducir: hasta 200 ? por repetirlo	Digital
14	07/10/2019	El Economista	La DGT rechaza la posibilidad de cursar de forma 'online' las clases de sensibilización	Digital
15	07/10/2019	El Economista	La DGT, abierta a que las 8 horas de clases de "sensibilización" para obtener el carnet sean 'online'	Digital
16	07/10/2019	El Mundo	Tráfico quiere prohibir a patinetes y bicis circular y estacionar en aceras	Digital
17	07/10/2019	Lanza Digital	La Policía Local finaliza una campaña de uso del cinturón y elementos de retención infantil	Digital
18	07/10/2019	diariodelautomovil.com	El Curso de Seguridad Vial de Arval y la Universidad Rey Juan Carlos celebra su V Edición	Digital
19	07/10/2019	Postventa.info	La mortalidad en los accidentes viales laborales crece un 10%	Digital
20	08/10/2019	Diariomotor	La DGT limitará la velocidad a 30 km/h en ciudad, ¿es necesario? ¿en qué calles?	Blog

Mini
Un diseño genial hecho sobre una servilleta
De utilitario popular a icono 'premium'

Obra de Sir Alexander Issigonis, el Mini nació para ofrecer un vehículo de mínimo tamaño y reducido consumo, pero capaz de llevar hasta a cuatro pasajeros. De

su éxito basta citar que está considerado como el segundo automóvil más importante de la Historia, sólo por detrás del Ford T. Tuvo carrocerías de todo tipo, siempre con la divertida dinámica como un argumento extra respaldado por triunfos deportivos de relumbrón. El que más, las victorias en el Rally de Montecarlo en los años 1964, 1965 y 1967. **f.c.**



1949
Minimalista

Nació para responder a la crisis del petróleo con una carrocería de tres metros de largo y motor de 850 cc. El nombre Mini no se empezó a usar hasta 1961.

2019
Eléctrico

BMW recuperó el concepto en 2001 y le ha ido dando distintas derivaciones de carrocería y mecánicas. La última, una versión a pilas con 270 km de autonomía.

Un coche en nuestra vida



Tráfico **SINIESTRALIDAD VIAL LABORAL.** El 45% de los trabajadores que murieron en accidente laboral en España en 2018 fallecieron por un siniestro de tráfico. Así lo asegura la mutua Asepeyo, que ha creado con Fundación CNAE un observatorio para tratar este asunto. Entre los retos, reducir el número de empresas que no tienen plan de movilidad segura para sus empleados: son cuatro de cada 10.

Usuario **MÁS IMPUESTOS.** Hasta 450 millones de euros en cuatro años. Esa es la cantidad que Cataluña podría recaudar si implementa desde 2020, como pretende, una nueva tasa que gravará a todos los turismos, 4x4 y furgonetas cuyas emisiones de CO₂ superen los 120 gramos por kilómetro. El nuevo impuesto se suma a los que ya se pagan: el de Matriculación (en la compra) y el de Circulación (anual).

Empresas **AIRE PARA GAS GAS.** El fabricante de motos, que pasa por una situación muy comprometida, parece que ve la luz al final del túnel después de la compra del 60% de su capital por parte de KTM. El 40% restante, queda en manos de Torrot a través de Black Toro Capital. La operación garantiza a medio plazo las actividades de Gas Gas, que fabrica motos de trial y enduro además de eléctricas para Torrot.

Muerte de un trabajador

original



Aumentan los accidentes laborales de tráfico

- Según los datos del Ministerio de Trabajo, en 2018 murieron 249 personas en accidente laboral relacionado con el tráfico

El año 2018 registró un aumento tanto de los accidentes laborales de tráfico como del número de muertos que ocasionan. De hecho, ese año, los accidentes de tráfico fueron una de las principales causas de muerte en el trabajo, según un estudio que realizó ASEPEYO a partir de sus propios mutualistas. Ante estos datos, acaba de presentarse el I Observatorio de la Siniestralidad Vial Laboral de España, impulsado por la propia mutua laboral y la Fundación CNAE.

De acuerdo a los datos que maneja ASEPEYO, el 13,4% de los accidentes laborales registrados en 2018 estuvieron relacionados con el tráfico, lo que representa un aumento del 5% con respecto a 2017. Además, del total de las muertes provocadas por un accidente laboral, el 45% correspondió a un siniestro vial.

Lunes y viernes, los peores días

La duración media de una baja laboral provocada por un accidente de tráfico es de más de 7 días, más larga que la del resto de los accidentes laborales. Los trabajadores entre 16 y 29 años son quienes registran una mayor accidentalidad.

En cuanto a los peores días, los lunes registran un mayor número de accidentes in itinere, mientras que los viernes se producen más víctimas durante la jornada laboral. La hostelería es el sector con mayor accidentalidad; la educación, el que menos.

Por comunidades autónomas, Baleares, Andalucía, Cataluña y Madrid son las que contabilizan más accidentes de tráfico, mientras que La Rioja, Extremadura y Castilla y León, las que menos.

I Observatorio de la Siniestralidad Vial Laboral de España

Ante los datos expuestos, acaba de presentarse el I Observatorio de la Siniestralidad Vial Laboral de España, que promueven ASEPEYO y la Fundación CNAE. Según se explicó durante la presentación del mismo, el principal objetivo es *"concienciar a las empresas y a los trabajadores de la magnitud del problema y de la necesidad de adoptar planes específicos en el ámbito laboral para combatir esta tragedia social que ocasiona numerosas pérdidas"*

económicas y cuantiosos daños al tejido productivo del país”.

Al respecto, Constantino Perea, director territorial de ASEPEYO, subrayó que la situación requiere *“medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial”*. Mientras tanto, José Miguel Báez, presidente de la Fundación CNAE, animó a las empresas a invertir en formación, algo que no exige grandes desembolsos, pero que es una de las acciones más efectivas para prevenir los accidentes viales laborales.

En la presentación, también intervino Álvaro Gómez, responsable del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, quien señaló que mejorar la seguridad vial en los desplazamientos laborales debe ser un *“reto prioritario”* para las administraciones públicas. También habló de la necesidad de incorporar la cultura de la seguridad vial en todas las empresas, una cuestión fundamental para reducir las cifras de siniestralidad vial laboral.

249 muertos en 2018

Según los datos del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, el pasado año, 652 trabajadores murieron en accidente laboral. De ellos, 249 (el 38%) lo hicieron en la carretera, durante su jornada laboral o in itinere (al ir o al volver del trabajo). Es decir, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo. Estas cifras suponen un aumento con respecto a 2017: 47 muertos más, el 23%.

Del total de las muertes en accidentes laborales de tráfico de 2018, 136 (el 54%) se produjeron in itinere; mientras que 113 (el 46%) se registraron durante el desarrollo de la jornada laboral.

Los accidentes laborales de tráfico son, en primer lugar, un drama humano. Pero también tiene un coste económico y social, que muchas veces no se valora. Estudios recientes señalan que las bajas por accidentes viales laborales pueden costar unos 2.000 millones de euros anuales.

Categoría/s

- Accidentalidad
- Accidentalidad > [Laboral](#)
- Accidentalidad > [Víctimas](#)
- Conductores y Peatones
- Formación

Compártelo

FESVIAL condecora al agente de la Policía Local de Coslada, Santos Barbas, con una medalla de plata a la Educación Vial

[original](#)

La Fundación Española para la Seguridad Vial, en colaboración con Unijepol, en sus VII Premios de Seguridad Vial para las Policías Locales, ha resuelto entregar una medalla de plata a la educación vial al policía local de Coslada, Santos Barbas. Estos premios cuentan con el apoyo de la FEMP, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la Feria Trafic. Se entregarán dentro de una semana (e... [Leer](#)



Uno de cada tres docentes reconoce no haber participado nunca en una actividad o charla relacionada con la formación vial

La enseñanza de valores para automovilistas y peatones depende de cada Administración y lo que quiera invertir en ello

Seguridad y Educación Vial —que se celebra del 8 al 11 de octubre en Ifema dentro de la programación de la feria Trafic—, en el que presentará *Impacto seguridad vial*, un proyecto audiovisual con tintes teatrales dedicado a los jóvenes y que recorrerá varias ciudades de España y otros países.

“Un vídeo muestra cómo el protagonista de esta historia, un motorista joven, tiene un accidente por culpa de una distracción. Pero ese accidente traspasa la pantalla y se materializa físicamente en el escenario. Se produce una serie de testimonios de personas involucradas y después se concluye con un taller donde, a través de un juego de rol, tratamos de poner en situación a los adolescentes”, cuenta el presidente de AIPSEV, que incide en la importancia de “llevar a este tipo de público de una manera efectiva, que no les deje indiferentes”. “Algunos pierden la vida en el juego y a partir de ahí se empieza una reflexión sobre qué pasaría en su entorno si fuesen víctimas de un accidente de tráfico y cómo sería la vida sin ellos”, añade.

Demasiada centralidad

Para Ruiz y Novella, la formación en educación vial ha mejorado en los últimos años, pero todavía existe una descentralización estratégica. “Todo depende de cada Administración y la voluntad que tengan de invertir recursos en educación vial”, dice la presidenta de Stop Accidentes, que también participará en el congreso y cuya principal reivindicación es que la seguridad vial sea una prioridad política.

“A los políticos hay que ponerles el problema encima de la mesa”, dice Antonio Lucas, director del Centro de Formación de Autoridades y Líderes de las Naciones Unidas en Madrid (CIFAL) —dependiente del RACE—, que se encarga de capacitar a técnicos y expertos en seguridad vial con el objetivo de establecer estrategias globales. “Por nuestras formaciones han pasado viceministros, responsables de aseguradoras, policías, técnicos municipales, responsables de gobierno de seguridad vial...”, cuenta Lucas. “Sin su formación, el resto no tiene sentido porque ellos son los responsables de marcar las directrices para una mejor convivencia vial”, añade.

Precisamente CIFAL destacará la importancia de concienciar a líderes y autoridades durante el II Congreso de Profesionales para la Seguridad y Educación Vial. “Los objetivos para 2020 no se cumplirán porque hay países que no han hecho los deberes. En Europa sí se ha mejorado en seguridad vial, y nuestra responsabilidad es compartir conocimientos y recursos para reducir los accidentes de tráfico y la mortalidad de una manera global”, concluye Lucas.

Educación vial, una asignatura imprescindible

Niños y jóvenes no deberían ser los únicos que reciban formación; también adultos y, sobre todo, autoridades

Marta Villena

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico causan la muerte de más de 1,35 millones de personas en el mundo anualmente, convirtiéndose en la novena causa de fallecimiento entre personas de todas las edades y la principal causa de decesos de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años. Ante estas escalofrantes cifras, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó en 2010 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y propuso una serie de recomendaciones en esta materia para sus Estados miembros. A punto de cumplirse los 10 años de estrategia, los expertos señalan que “se ha avanzado, pero que, desgraciadamente, no se cumplirán los objetivos planeados para 2020”.

“Los accidentes de tráfico son una epidemia silenciosa que no distingue entre personas o países. Se pueden dar en cualquier lugar, rural o urbano, independientemente del nivel de desarrollo del territorio o de la clase social de sus habitantes”, apunta Ra-

fael Ruiz Estepa, presidente de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) y oficial de la Policía Local de Puente Genil (Córdoba). “Por eso es tan importante que la educación vial llegue a todos los rincones”, añade.

Para ello, la AIPSEV ha impulsado el proyecto Policía Educador que utiliza la experiencia del policía como técnico de seguridad vial y promueve la formación en colegios e institutos, principalmente en España. “El agente es una figura pedagógica primordial. Con este proyecto aspiramos a que, en un futuro, ese vínculo de colaboración entre la calle y el aula, es decir, entre el policía y el profesor, vaya cobrando cada vez más peso”, explica Ruiz.

Instrucción integral

Aunque la educación vial ya aparece como eje transversal en los currículos de educación primaria y secundaria en España, Ruiz cree que no se imparte de manera integral. “Por ejemplo, el profesor de Matemáticas tendría que hablar del cálculo de velocidades en sus clases; el profesor de Física, de la fuerza con la que se puede producir en un choque, y el de Lengua, sobre nomenclatura en seguridad vial”, opina el presidente de AIPSEV. “Pero al final todo depende de la implicación del centro y de los docentes”.

Según el barómetro de educación vial elaborado por la Fundación Mapfre para España, el 60,5% de los docentes entrevistados admiten que dedican menos de cinco horas al trimestre a tratar este tipo de valores, y

el 21,3% reconocen no dedicar tiempo dentro del horario escolar. “Igual que se inculca que hay cosas que son nocivas para la salud, se deberían inculcar nociones básicas de educación vial. Es curioso que no se haga, teniendo en cuenta que habitamos las vías y convivimos diariamente con el tráfico rodado”, cuestiona Ana Novella Reig, presidenta de la asociación Stop Accidentes.

El 68,3% de los docentes aseguran que su centro ha participado en alguna actividad o programa específico relacionado con la educación vial, mientras uno de cada tres (el 31,7%) reconoce no haber participado nunca en una actividad de este tipo, según este mismo informe. “Sin concienciación es imposible reducir el número de accidentes. No solo hay que poner el foco en los conductores del futuro, los niños y jóvenes de ahora, sino en todos los grupos de edad. Las personas mayores son además un grupo que a veces no se desplaza de una manera segura o eficiente. A ellos también hay dedicadas formaciones”, explica Novella.

LA AIPSEV organiza el II Congreso Internacional de Profesionales para la

Una epidemia global

El 93% de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo se producen en países con ingresos bajos y medianos, según la OMS. El organismo internacional también señala que los accidentes de tráfico cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

Aumenta el mal uso de los patinetes eléctricos por la falta de regulación

En Galicia se dan casos de usuarios que van bebidos o drogados y que incluso circulan por autopistas

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

El de la mujer que se introdujo el domingo en la AP-9 pilotando un patinete eléctrico es el último caso de infracciones cometidas con estos aparatos en Galicia. Puede que sea el más llamativo, por el escenario de la infracción, una autopista, pero antes ya se han registrado en Galicia incidentes de todo tipo con estos vehículos de movilidad personal, hasta ocho en los últimos seis meses. El uso de estos artefactos por zonas públicas está actualmente en un limbo, ya que la forma en la que han de circular está pendiente de su regulación por parte de la Dirección General de Tráfico. En realidad, la nueva normativa está hecha, pero falta que un Gobierno le dé su visto bueno en un Consejo de Ministros.

Mientras, algunos ayuntamientos ya han establecido límites ante el bum de los patinetes eléctricos en sus calles. Es el caso de Madrid, Barcelona, Sevilla o Valencia, que han tenido numerosos incidentes con los vehículos de movilidad personal en sus ciudades. También hay problemas, aunque muchos menos, en Galicia, donde ningún concello ha regulado aún el uso de patinetes eléctricos.

El de los patinetes eléctricos en las ciudades es uno de los asuntos que abordó la pasada semana el fiscal de seguridad vial de Galicia, Carlos Gil, con los representantes de las policías locales de



Contra las restricciones. No todos esperan que se apruebe la regulación de la DGT. En Madrid, grupos de usuarios se manifestaron contra las prohibiciones que prepara Tráfico. PACO CAMPOS EFE

las ciudades gallegas. En esa reunión se analizaron los problemas que pueden surgir con la circulación de estos vehículos mientras no se apruebe la normativa estatal elaborada por Tráfico.

La Fundación Inade, del Instituto Atlántico del Seguro, se queja de esa falta de regulación y le ha pedido a Abel Caballero, presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), que proponga una regulación única para todos los ayuntamientos. Desde Inade advierten que hay una gran confusión y que muchos usuarios no saben ni cómo ni por dónde deben circular con sus patinetes.

Todos coinciden en que se necesita una regulación estatal sobre patinetes eléctricos que sirva de base a los ayuntamientos y que frene los incidentes, como los ocho contabilizados en Galicia este año.

ALCOHOL EN PONTEVEDRA
Triplícabala tasa. La Policía Local de Pontevedra interceptó en la ciudad al conductor de un

patinete eléctrico. El joven estaba tan borracho que se cayó al suelo.

EBRIA EN VIGO
Contra un coche. En Vigo, una patrulla local denunció a una joven que iba en un patinete y dio positivo en alcohol tras chocar contra un coche aparcado.

DROGADO EN VIGO
En zona peatonal. Agentes de Vigo pararon a un joven que iba en patinete por una zona para peatones. A la vista de su estado, le hicieron la prueba de drogas, y dio positivo en hachís.

POTENCIA DE CICLOMOTOR
Un menor con auriculares. También en Vigo fue parado un joven que iba de la acera a la calzada. Era un menor que usaba auriculares y que llevaba un patinete con una potencia similar a la de un ciclomotor.

OTRO POSITIVO EN ALCOHOL
El mismo día en Vigo. Horas después, la Policía Local de Vigo vio que un patinete iba en senti-

do contrario por una calle de un solo carril. El piloto dio positivo en alcohol.

DOS BEBIDOS EN A CORUÑA
Por la mañana. En A Coruña, a primera hora de la mañana, los agentes pararon a dos jóvenes en sendos patinetes eléctricos. Los dos dieron positivo en alcohol.

ENTRANDO EN LA AP-9
Una mujer en la mediana. Es el último incidente con patinetes eléctricos en Galicia este año. Ocurrió el domingo cuando una mujer de 36 años entró en la AP-9 con un patinete, cerca de Pontevedra. La mujer alegó que se desorientó. En este caso no hay falta de regulación, ya que la circulación de patinetes está prohibida fuera de zonas urbanas.

ATROPELLO EN A CORUÑA
El del patinete se fue. Una mujer salía del portal y fue arrollada por un patinete eléctrico. Su conductor paró en un primer momento, pero luego abandonó el lugar.

Circular por aceras ya está prohibido, aunque la norma no cita los VMP porque no existían

El Reglamento General de Circulación ya prohíbe el uso de los llamados vehículos de movilidad personal por zonas destinadas a los peatones. Aunque no cita expresamente los patinetes eléctricos, el artículo 121 de ese reglamento dice en su punto 4 que «la circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales». También está prohibida la circulación fuera del ámbito urbano, es decir, por carretera y por autopistas y autopistas. En todo caso, esa regulación es muy genérica, ya que se hizo cuando no existían los patinetes eléctricos, por lo que no hay ningún artículo dedicado expresamente a esos vehículos.

Por eso es tan importante que se apruebe la normativa que ha elaborado la Dirección General de Tráfico y que solo está pendiente de aprobación por parte del Consejo de Ministros, lo que se está demorando debido a la situación política actual que vive España.

La nueva norma está recogida en un real decreto sobre medidas urbanas, entre las que destaca la limitación a 30 kilómetros por hora de la velocidad máxima en las calles de un solo carril y sentido. Por lo que respecta a los patinetes, la DGT establece que los patinetes eléctricos se catalogan como vehículos de movilidad personal (VMP) y que, por construcción, no podrán superar los 25 kilómetros por hora. En el nuevo texto también se especifica expresamente que los patinetes eléctricos no podrán circular por vías interurbanas, es decir, que no podrán ir por carreteras, ni por autopistas, ni por autopistas.

En el ámbito urbano, los ayuntamientos fijarán las zonas por las que podrán circular los patinetes, aunque nunca podrán ir por las aceras.

Tráfico

La DGT sacará a patinetes y bicis de las aceras

P12

Patinetes eléctricos y seguros

por María Castañeda

El pasado 1 de octubre este diario publicaba que Policía Municipal había multado a un usuario de VMP (Vehículos de Movilidad Personal) por circular sin seguro, aduciendo que el supuesto patín era un ciclomotor eléctrico y, como tal, debería tenerlo. Está por ver si prosperará la denuncia porque el afectado considera que "tal y como

está la normativa europea" su patinete "no puede clasificarse como ciclomotor". Independientemente de cómo desemboque este asunto en particular, resulta evidente que los patinetes eléctricos son parte habitual del paisaje urbano y están en boca de la opinión pública. Por tanto, es lógico que ocupen un mayor espacio en los medios de comunicación. En el caso de Pamplona, además, es un tema que vuelve a estar en la picota con noticias como la mencionada y con la entrada en vigor de la nueva ordenanza de movilidad del Ayuntamiento.

La reciente normativa municipal recoge en el punto 6 del artículo 21 que "los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil que responda de los posibles daños a

terceros". Y establece la clasificación de los VMP atendiendo a la tipificación de la DGT. A tenor de lo expuesto, un particular que opte por moverse por la ciudad con un VMP no tendría por qué contratar ningún seguro. Y aquí está el *quid* de la cuestión. Si se produce un daño a un tercero (pongamos por caso el atropello a una persona o el destrozo de mobiliario urbano), el responsable en cualquier caso es el conductor.

Algunos seguros incluyen en sus pólizas cláusulas específicas que cubren la responsabilidad civil derivada de la conducción de estos vehículos. Con el aumento exponencial de los VMP en nuestras calles, los mediadores de seguros estamos comprobando que algunas compañías están optando por desligar dichas cláusulas de las pólizas y ahora ofrecen pólizas específicas. Aunque la siniestralidad es baja, desde el

Colegio de Mediadores de Seguros de Navarra aconsejamos a los usuarios de este tipo de vehículos a que acudan a su corredor o a su agente colegiado de confianza para conocer, por un lado, las coberturas de sus seguros y, por otro, valorar la necesidad de contratar una póliza específica. No olvidemos que los patinetes eléctricos y otros medios de movilidad similares pueden producir graves deterioros u ocasionar lesiones en terceras personas que implican costosos tratamientos y rehabilitaciones.

No se trata de alarmar, sino de prevenir situaciones desagradables que, con toda probabilidad, dado el incremento en el número de VMP que circulan por nuestras localidades, saltarán a la portada de los diarios. ●

En representación del Colegio de Mediadores de Seguros de Navarra

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
Propuesta para prohibir aparcar
en la acera bicis y patinetes PÁG. 10



Pedro Dávila da indicaciones a una alumna en una clase práctica de conducción. :: IGOR MARTÍN

«Es erróneo asociar el permiso de conducir con un gasto caro»

El precio de la matrícula en una autoescuela de Vitoria es de 135 euros, un 45% menos que en Bilbao, donde pagan 295

:: J. A. GOITIA

VITORIA. Las autoescuelas vuelven a pisar el acelerador. Después de varios años «en tendencia negativa», el sector parece haber superado el 'badén' que se encontró en su camino, la crisis económica. «Estamos registrando una leve recuperación, llevamos dos años de mejora», confiesa Pedro Dávila, presidente de la federación que agrupa a las autoescuelas de Álava. Y todo ello a pesar de haber perdido una de sus bazas, los jóvenes. Cumplir los dieciocho años y sacarse el carné de conducir parece haber pasado a otra época.

Porque la radiografía de los noveles cada vez es más longeva, ya que estos jóvenes –un 27%– ven menos prioritario obtener el per-

miso de conducir con la llegada de la mayoría de edad. «Es una consecuencia de la crisis y también del cambio del concepto de prioridades. Muchos prefieren gastarse ese dinero en un nuevo móvil», lamenta Dávila.

Opina que «es erróneo asociar el carné de conducir con un gasto caro». De media los vitorianos destinan al permiso 920 euros, aunque la cifra varía dependiendo del número de clases prácticas. «Con ello se pagan las instalaciones, los profesores y el coche, que ronda los 10.000 euros y necesita un mantenimiento», justifica. No obstante, Vitoria aparece como una de las ciu-

LA CLAVE

Número de aprobados

De los 9.545 alaveses que se presentaron el año pasado al examen práctico, 3.561 lograron el 'apto'

dades más baratas para dar el primer paso para colocar la 'L' en el coche. Y es que matricularse en una autoescuela de la capital alavesa cuesta 135 euros, según la OCNAE, quien sitúa la media en los 200. En Bilbao, por ejemplo, los futuros conductores necesitan desembolsar 295 euros, o lo que es lo mismo, un 45% más que aquí.

En ese abaratamiento del coste también tienen culpa las conocidas como 'low cost'. Dávila pone el ojo sobre ellas, porque «al rebajar el coste prestan peor servicio y los alumnos terminan registrando peores resultados en los exámenes». El año pasado fueron un total de 9.545 los alaveses que se presentaron a la prueba práctica, de los que únicamente 3.561 lograron el tan ansiado 'apto'. Una cifra que Dávila no cree que vaya a aumentar ahora con las nuevas normas aprobadas por la DGT, las cuales ayudan al conductor durante el examen. «La tendencia va a seguir en la línea», señala. Aunque, «en aumento», concluye.

6 Y 32 LOS MENORES DE 16 AÑOS DEBERÁN LLEVAR CASCO

Málaga prohibirá que los patinetes vayan por los grandes ejes viarios

- La Dirección General de Tráfico quiere prohibir que circulen y aparquen en las aceras, al igual que las bicicletas

30 FUTURA NORMATIVA

Aceras sin bicis ni patinetes

- La DGT prohibirá circular y estacionar

Tráfico

La DGT prohíbe que los patinetes eléctricos se puedan aparcar en las aceras > 30

El nuevo coste del suspenso en el carnet de conducir: hasta 200 por repetirlo

original



El nuevo examen de conducir es más caro si suspendes el práctico

La DGT pretende desde hace tiempo endurecer a los conductores los requisitos para [aprobar el carné de conducir](#). El objetivo es que estén más preparados y concienciados ante la nueva movilidad (patinetes, bicicletas, etc), los peligros de utilizar el teléfono móvil al volante o las distracciones, incluso con testimonios de personas afectadas. Además, impondrán la obligatoriedad de **dar cinco clases prácticas** en la autoescuela **después de cada examen práctico suspendido**.

Esto costará a los **futuros conductores 133 euros de media**, dependiendo de la ciudad, cada vez que suspendan el práctico. Estos cambios se llevarán a cabo a través de un Real Decreto por el que se modificará el Reglamento General de Conductores. Su aprobación estaba prevista para el pasado 1 de julio, pero aún no se ha hecho efectiva por la situación política del país, sin falta de Gobierno y con la [convocatoria de elecciones](#).

Hasta 131€ de diferencia entre A Coruña y San Sebastián

Según un reciente estudio de la OCU realizado en **394 a autoescuelas de 33 ciudades**, el precio medio de cada clase práctica en España es de 26,60 euros, pero la realidad es que varía mucho entre ciudades. Dada la ya comentada obligatoriedad de dar cinco clases prácticas por cada suspenso en el práctico, además de esperar un mínimo de 15 días para volver a realizarlo, el **coste puede crecer hasta casi los 200 euros**.

Las cinco ciudades más baratas para dar las cinco clases:

A Coruña: 69,35€.

Badajoz: 85,3€.

Málaga: 115€.

Sevilla: 115,85€.

Granada: 121,65€.

Las cinco ciudades más caras para dar las cinco clases:

San Sebastián: 198,75€.

Bilbao : 185,6€.

Pamplona: 172,35€.

Vitoria: 170,55€.

Lorca: 165€.

Además de otras ciudades del norte español, **Barcelona** (151,15€) y **Madrid** (144,75€) también tienen las autoescuelas con más caras. **Cuenca** (129,4€) y **Murcia** (130,55) están entre las

más baratas para dar las clases.

Ahora no es obligatorio dar clases

Actualmente, y desde hace años, no es obligatorio realizar un número de prácticas después de suspender el examen, aunque es recomendable si se ha suspendido varias veces. Sí que está estipulado hay un **plazo mínimo para volver a presentarse**.



En el futuro y **con el nuevo reglamento**, entre la segunda y tercera convocatoria del examen práctico el plazo será de **al menos 30 días** y en las consecutivas deberá haber un margen mínimo de 20 días. Entre todos estos intentos, el alumno tendrá que recibir cinco clases prácticas más. A esto hay que sumar los **92,20 euros de tasas de tráfico** que se deben abonar cada vez que se suspenden dos exámenes.

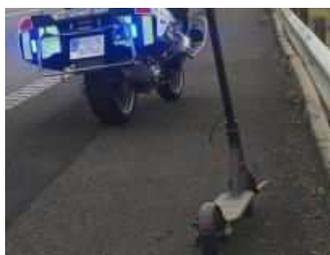
El teórico también será más caro...

En lo que respecta al teórico, también será obligatorio **acudir al menos a 8 horas de clases presenciales**, lo que **afecta** en gran medida a las **autoescuelas online**, que cada vez tienen más clientes y que tienen unos **precios más económicos**. Ahora tendrán que cambiar al menos parte de su metodología, aunque muchas ya han presentado quejas ante la falta de infraestructuras para impartir las clases teóricas presenciales.

Tampoco será posible ya aquello de **'sacarse el carné por su cuenta'** con un libro y ejercicios de test. Esto afectará mayoritariamente a los vecinos de Castilla y León, **Extremadura** o Castilla-La Mancha, según la, ya que son las comunidades donde más kilómetros de distancia hay entre algunos pueblos y las autoescuelas.

... Y más complicado

Será en los próximos meses cuando se pongan en marcha una serie de modificaciones por las que será más complicado aprobar el examen teórico: solo se podrá **fallar un 10%** de las preguntas (ahora es un 20%) habrá **un minuto** para responder cada cuestión y se utilizarán medios audiovisuales, con **vídeos** sobre los que realizarán preguntas concretas.



Además, se **endurecerá la normativa para recuperar los puntos** del carné a causa de infracciones de tráfico. Si suspenden la primera vez este examen tendrán que esperar al menos seis meses para volver a intentarlo. Solo tendrán tres convocatorias para recuperar el carné o tendrán que sacárselo desde cero.

El pasado **15 de septiembre** sí que **entró en vigor** parte de la reforma, por la que ya se permite, durante los exámenes prácticos, la **utilización de las tecnologías de ayuda a la conducción** (cámara trasera, sensores, aviso de frenada etc) que ya integran los coches nuevos.

La DGT rechaza la posibilidad de cursar de forma 'online' las clases de sensibilización

original



La DGT exigirá que las clases de concienciación sean presenciales y no 'online'

1. [Juan Ferrari](#)

7/10/2019 - 17:56

La DGT ha informado a *Ecomotor* que no está previsto que las ocho horas de clases presenciales de sensibilización y concienciación que quiere incluir como parte de la formación de los aspirantes a obtener el carnet de conducir puedan realizarse de forma *online*, tal y como informó a este periódico la Plataforma de las Autoescuelas Digitales (PAD) y así se publicó el pasado 4 de octubre.

La PAD contó a *Ecomotor* que habían mantenido recientemente una reunión con el director general de Tráfico, Pere Navarro, en la que se está se había mostrado abierto a que esas horas se pudiesen realizar por Internet.

Desde Tráfico matizan, además, que no se ha pedido a la Plataforma de las Autoescuelas Digitales "ningún curso online piloto para analizarlo como alternativa a las clases presenciales". La DGT aclara que "es verdad que las normas de tráfico pueden perfectamente aprenderse online, pero la concienciación o sensibilización o las razones para no cumplir las normas entendemos que deben darse de forma presencial".

En este sentido, el departamento que dirige Pere Navarro recuerda que la estrategia de Seguridad Vial 2011-20 recoge el compromiso del Gobierno para promover la formación presencial y que existe una proposición No de Ley del Partido Popular, presentada el 26 de septiembre de 2018, instando al Gobierno a implementar las clases presenciales de sensibilización.

En esta misma línea, Tráfico insiste en que el Proyecto que regula las clases presenciales fue sometido al preceptivo proceso de consulta y participación de las 85 asociaciones y entidades del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, sin ningún informe de oposición o rechazo.

La DGT remarca que las clases presenciales de concienciación o sensibilización las impartirán los profesores de autoescuela que tienen las autoescuelas y en las aulas de estas

Respecto a un supuesto aumento del coste de la formación, tal y como argumentan desde la PAD, la DGT remarca que las clases presenciales de concienciación o sensibilización las

impartirán los profesores de autoescuela que tienen las autoescuelas y en las aulas de estas, "por lo que no hay inversiones especiales que justifiquen el aumento del precio para obtener el permiso de conducir".

En el plano internacional, desde la DGT aclaran a *Ecomotor* que de los 31 países europeos analizados, 21, es decir, el 71% tienen clases presenciales.

La DGT, abierta a que las 8 horas de clases de "sensibilización" para obtener el carnet sean 'online'

original



1. Juan Ferrari

4/10/2019 - 12:35

Uno de los proyectos estrella del director general de Tráfico, Pere Navarro, actualmente en funciones, es exigir ocho horas de clases presenciales para impartir una formación de "sensibilización" para poder sacarse el carné de conducir tal y como se contempla en el borrador de reforma del Reglamento General de Conductores. Sin embargo, según fuentes de la Plataformas de Autoescuelas Digitales, Navarro habría dejado la puerta abierta a que esta formación pueda hacerse de forma *online*, siempre que se demuestre su eficacia en la búsqueda de una mayor sensibilización de los futuros conductores hacia la necesidad de ser prudentes al volante. [Una opción que desmiente la DGT.](#)

El responsable de la DGT, muy volcado con la reducción de la siniestralidad vial, siempre ha defendido la necesidad de que estas ocho horas de formación sean de forma presencial, tal y como se hace actualmente en los cursos de recuperación de puntos.



Clase presencial en una autoescuela.

Sin embargo, según explican a *Ecomotor* fuentes de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) que se han reunido con la DGT recientemente, Navarro -a pesar de mostrar su intención de que esta formación se realice de forma presencial- propuso a la plataforma que le presenten un programa de formación *online* para valorar su viabilidad. En definitiva, que elaboren un "curso *online* piloto" para entregárselo en una próxima reunión que se realizará, eso sí, después de las elecciones del 10 de noviembre.

Pere Navarro ha pedido a la PAD que elaboren un "curso *online* piloto" para entregárselo en una próxima reunión que se realizará después de las elecciones del 10 de noviembre.

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales insisten en que no están en contra de esta formación de "sensibilización" a los futuros conductores; es más, la consideran muy necesaria. Sin embargo, no entienden porque, en plena era digital en la que la formación digital (*e-learning*) está asentada y demostrada su eficiencia, esta "sensibilización" no pueda alcanzarse mediante unos cursos *online* de calidad.

Modelo sin definir

De momento, la DGT no ha aclarado cómo serían exactamente estas ocho horas de formación, aunque Pere Navarro ha dejado caer en varias ocasiones que sería algo similar a los cursos de recuperación de los puntos del carnet.

Pere Navarro ha dejado caer en varias ocasiones que sería algo similar a los cursos de recuperación de los puntos del carnet.

Estos cursos están inmersos en la polémica, incluso judicial, por la forma en que se han licitado las licencias para poder impartirlos. En ningún momento se ha puesto en entredicho ni la necesidad de los cursos de recuperación, ni la eficiencia de los actuales. El problema surge en el cómo se han concedido las licencias a ciertas autoescuelas más grandes, dejando al margen a las más pequeñas que han recurrido el concurso.

De aquí que surjan ciertas dudas, no sólo por parte de las autoescuelas digitales, -también por parte de las pequeñas que se han quedado fuera de los cursos de recuperación puntos-, ante el posible modelo que la DGT pueda imponer a la hora de exigir una formación de ocho horas para los futuros conductores que se quieran sacar el carnet.



Si Tráfico quiere reproducir el mismo curso que actualmente se imparte para la recuperación de puntos en el caso de los futuros conductores, se complicará mucho la viabilidad de las autoescuelas más pequeñas. No obstante, si se abre la puerta a que estas ocho horas se

puedan hacer mediante materiales *online*, siempre de calidad que garanticen que realmente los alumnos los han cursado, se podría salvar este hándicap para la mayoría de las autoescuelas, digitales o tradicionales. No obstante, desde la PAD reconocen que la mayor preocupación por parte de Tráfico surge ante la necesidad de que los alumnos interactúen con los formadores.

Mejor servicio a los estudiantes

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales señalan también la facilidad que se daría a los aspirantes a sacarse el carné. Por un lado, se ahorraría a muchos el tener que desplazarse a ciertos centros a cursar esta formación, algo que no es fácil especialmente en entornos rurales, pero que además, supone un engorro, especialmente para los jóvenes de la cultura digital.

Supondría también un ahorro en el proceso de obtención del carné, pues desde la PAD recuerdan que el precio de un curso de recuperación de puntos ronda los 400 euros

Pero, por otro lado, supondría también un ahorro en el proceso de obtención del carné, pues desde la PAD recuerdan que el precio de un curso de recuperación de puntos ronda los 400 euros, por lo que de llevarse a cabo de forma presencial, acarrearía un aumento del coste final de la obtención del carnet de conducir.



Anexo IX

El borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, pendiente de aprobación, establece en el Anexo IX en los siguientes términos:

Quince. Se crea el ANEXO IX, "Formación **presencial** obligatoria requerida para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos para la obtención de permisos de conducción", con la siguiente redacción:

"1. Objetivo de la formación: la formación **presencial** obligatoria tendrá como objetivo concienciar sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías, impulsando valores que fomenten la convivencia y sensibilizar sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos.

2. Prueba de control de conocimientos común: Para ser admitido a la prueba de control de conocimientos común el aspirante deberá acreditar haber recibido 8 horas de formación **presencial** sobre las siguientes materias:

a) Los accidentes de tráfico, un problema de salud pública; la dimensión real de los accidentes de tráfico y los problemas sociales y económicos que generan. Principales lesiones

ocasionadas por causa de los accidentes de tráfico.

- b) Grupos de riesgo: especial referencia a los jóvenes. Vulnerables: apreciar los grupos de personas más sensibles a las consecuencias del tráfico y las medidas a adoptar para su protección.
- c) Factores de riesgo: Velocidad, alcohol, drogas y fármacos.
- d) Distracciones al volante: El uso del teléfono móvil.
- e) La importancia del uso del casco, cinturón y sistemas de retención infantil así como otros elementos de protección.
- f) El respeto a las normas de circulación. Principios y valores que deben inspirar nuestro comportamiento en la vía pública.

Se incluirá en todo caso testimonios de víctimas accidentes de tráfico que podrán ser presenciales o por medios audiovisuales.

Se incluirá en todo caso testimonios de víctimas accidentes de tráfico que podrán ser **presenciales o por medios audiovisuales**.

3. Prueba de control de conocimientos específicos.

1º Para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos específicos para los permisos de las clases AM, A1 y A2 (motos) el aspirante deberá acreditar haber recibido la siguiente formación **presencial**:

- a) Principales factores de riesgo asociados a la conducción de estos vehículos: 2 horas de formación adaptada a cada tipo de permiso.
- b) Técnicas de conducción. 2 horas de formación adaptada a cada clase de permiso
- c) Utilización de equipos de protección y consecuencias en caso de no utilizarlos o de utilizarlos de forma incorrecta: 2 horas de formación adaptada a cada clase de permiso.

2º Para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos específicos para los permisos de las clases C1, C, D1, D, B+E, C1+E, C+E, D1+E o D+E el aspirante deberá acreditar haber recibido 2 horas de formación **presencial** sobre los principales factores de riesgo asociados a la conducción adaptada a cada clase de permiso.

4. La realización de la formación obligatoria recogida en este anexo deberá acreditarse una sola vez por cada clase de permiso.

5. Estarán exentos de realizar la formación **presencial** obligatoria quienes acrediten haberla realizado por encontrarse en alguno de los siguientes supuestos:

- a. Quienes soliciten permiso de la clase C y sean titulares de la clase C1.
- b. Quienes soliciten permiso de la clase D y sean titulares de la clase D1.
- c. Quienes soliciten permiso de la clase C1 + E, C + E, D1 + E o D + E y sean titulares de alguna de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en este anexo, podrán ser objeto de formación presencial las materias sobre las que versa cada una de las pruebas de control de conocimientos, enumeradas en el Anexo V B)."

Tráfico quiere prohibir a patinetes y bicis circular y estacionar en aceras

original

Así lo declaró el director general de Tráfico, Pere Navarro, en la presentación de la campaña "Por aquí no puedo, por aquí no paso"



Un usuario de un patinete le pone un candado en Valencia BIEL ALINO MUNDO

Los **patinetes** y las **bicicletas** tendrán prohibido no solo la circulación sino también el estacionamiento en las aceras según la normativa que tiene preparada la Dirección General de Tráfico.

Así lo ha informado el director general de Tráfico, **Pere Navarro**, en la presentación de la campaña "Por aquí no puedo, por aquí no paso" impulsada por la Asociación de Personas con Lesión Medular y otras Discapacidades Físicas (ASPAYM).

"Las aceras son para los peatones, para los que van en sillas de ruedas y para los padres que llevan sillitas y el objetivo al final es que no van a circular por ellas" vehículos como los **patinetes**, ha destacado Pere Navarro.

Y ha recalcado: **"La normativa que tenemos nosotros preparada ya la prohíbe, pero tampoco van a estacionar en las aceras"**, ha añadido. En este sentido ha explicado que se deberán suprimir plazas de aparcamiento para automóviles para que se coloquen los patinetes, las bicicletas y las motocicletas.

El responsable de Tráfico ha valorado la bandera que ha enarbolado ASPAYM con esta campaña y ha recordado que además "hay nueve millones de mayores de 65 años que caminan mucho por prescripción médica o por razones de salud y que también quieren que las aceras estén libres de obstáculos".

Pere Navarro ha advertido además de que después del *boom* de la bicicleta "viene el de los desplazamientos a pie o en silla de ruedas por las aceras, que es un gran motor de transformación de las ciudades".

"Es verdad que salen obstáculos por todas partes y a veces no somos conscientes de que para la luz hay un palo que está en la acera y otros para el semáforo, **la señal de tráfico o la papelera, además de las terrazas y la publicidad**", ha comentado.

A su juicio "el reto es hacer un palo que aguante la iluminación, que a mitad lleve el

semáforo, que encima esté la señal de tráfico y que también sostenga la papelera, **lo que es un ejemplo de que solo es cuestión de poner imaginación para ir resolviendo todos estos obstáculos** que no se ven desde un despacho pero sí desde una silla de ruedas".

La campaña ha sido presentada por Pere Navarro, el presidente de la Federación Nacional de ASPAYM, Ángel de Propios; el gerente del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, Luis Alonso Calzada y la consejera técnica del Real Patronato sobre Discapacidad, María Teresa Fernández Campillo.

Tiene como objetivos hacer un llamamiento a la sociedad sobre la importancia de adoptar en los espacios públicos comportamientos seguros y responsables con los demás para la convivencia y destacar el papel de todos los agentes implicados en la movilidad para prevenir accidentes de tráfico.

Pretende visibilizar acciones incorrectas en la vía pública como las provocadas por vehículos de movilidad personal como los patinetes, los camiones de reparto o los cubos de basura.

Para participar en la campaña se ha creado la página web www.poraquinopaso.aspaym.org., que cuenta con un espacio dedicado a recomendaciones para mejorar la movilidad urbana.

La Policía Local finaliza una campaña de uso del cinturón y elementos de retención infantil

Graci Galán • original



La Policía Local ha realizado una campaña en estos días / G.G.

Una campaña sobre el uso del cinturón de seguridad y los elementos de retención infantil es la que ha realizado en estos días la Policía Local, han sido varias las sanciones que se han puesto por los agentes locales a conductores que no cumplían con su obligación

La Policía Local de Puertollano ha estado realizando en estos últimos días una campaña, promovida desde la Dirección General de Tráfico, para fomentar el uso del cinturón de seguridad y elementos de retención infantil.

Antonio Fernández, intendente jefe de la Policía Local de Puertollano, explicaba que se han estado realizando múltiples controles sobre estos sistemas de seguridad en los vehículos e intentar concienciar a la población de Puertollano de la importancia de utilizar estos elementos y de cumplir así con lo regulado en la normativa.

Una campaña de cinturón de seguridad y elementos de retención infantil que finaliza este mismo domingo, 6 de octubre, si bien en estos últimos días han sido varias las sanciones que efectivos de la Policía Local han tenido que realizar por no utilizar ambos anclajes de seguridad.

Fernández subrayaba que “siempre se les dice una frase muy típica en la clase de educación vial a los mayores y es que se llega a pensar que en el pueblo no pasa nada y en el pueblo sí pasa”. Por este motivo el intendente jefe de la Policía Local subrayaba “el sistema de cinturón de seguridad salva muchas vidas, en ciudad y fuera y para los niños es fundamental, un niño sin un sistema de retención infantil sale despedido hacia adelante y son los que mayor riesgo tienen en un accidente”.

La Policía Local ya baraja realizar alguna campaña más en las próximas semanas.

El Curso de Seguridad Vial de Arval y la Universidad Rey Juan Carlos celebra su V Edición

Redacción • original



El curso de Seguridad Vial con Simuladores para los alumnos de la Universidad Rey Juan Carlos ya se ha convertido en un referente de la formación vial universitaria. La inauguración oficial se ha celebrado en el Salón de Grados "Rafael Arroyo" del Campus de Vicálvaro de la URJC. La entrega de diplomas se celebrará el próximo 18 de octubre de 2019 y contará con la presencia destacada de Nani Roma, que nos aportará su visión sobre la seguridad vial y la importancia de la formación para evitar accidentes.

Arval, empresa de movilidad perteneciente al Grupo BNP Paribas, patrocina una nueva edición del Curso de Seguridad Vial con Simuladores para los alumnos de la Universidad Rey Juan Carlos. Estos cursos ya se han convertido en un referente de la formación vial universitaria y reflejan el compromiso de Arval con la seguridad vial, y su apuesta por la formación y la tecnología.

La presentación del curso se ha celebrado hoy, viernes 4 de octubre, en el Salón de Grados "Rafael Arroyo" del Campus de Vicálvaro de la URJC. El acto ha estado presidido por la Decana de la Facultad de CC Jurídicas y Sociales, D^a María Luisa Delgado, y por la Vicedecana de Ordenación Académica D^a Alicia Blanco. También han estado presentes D. Ciriaco Guisasola Alonso, Program Manager de Everis, y D. Manuel Orejas, director de Marketing y Desarrollo de Negocio de Arval, que ha destacado "estamos muy contentos de cumplir la 5^a edición de esta acción conjunta con la Universidad y aunar esfuerzos para fomentar una conducción responsable entre los jóvenes, ayudándoles en la concienciación sobre la importancia de la educación, la ética y el respeto hacia los demás con una actitud proactiva hacia la seguridad vial.

Los cursos se impartirán entre el 7 y 10 de octubre, en el Campus de Vicálvaro de la URJC y finalizarán con la entrega de diplomas, que se celebrará el día 18 de octubre, a las 12:00 horas, en la sede de Vicalvaro (Paseo de los Artilleros, 28032 Madrid) de la URJC. Este acto contará la presencia destacada de Nani Roma, que aportará su visión sobre la seguridad vial y la importancia de la formación en este terreno. Roma es uno de los tres pilotos que ha conseguido ganar el Rallye Dakar tanto en motos (2004) como en coches (2014), además de atesorar innumerables victorias en competiciones de dos y cuatro ruedas. Además, el piloto

español ha prestado su apoyo a numerosos proyectos de seguridad vial.

Prevención y responsabilidad con la ayuda de simuladores

Estos cursos de Seguridad Vial emplean la más moderna tecnología para sensibilizar al alumno sobre la importancia de su comportamiento y responsabilidad cuando conduce. Con el uso del simulador EVERIS -empresa dedicada a la formación tecnológica avanzada en conducción-los estudiantes experimentan en primera persona las consecuencias de llevar a cabo una conducción inadecuada y los riesgos que ello conlleva.

Los contenidos prácticos y teóricos del curso incidirán en las técnicas de conducción preventiva y evasiva; en una formación que durará 3 horas, en turnos de mañana y tarde, y aportará 1,5 ECTS al currículum de los alumnos que los realicen.

La mortalidad en los accidentes viales laborales crece un 10%

original

Cifras

Asepeyo y Fundación CNAE presentan el I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España, según el cual la mortalidad en los accidentes laborales de tráfico supone ya el 45% de la mortalidad por siniestro laboral en España.

Los siniestros viales en España representaron en 2018 un 13,4% del total de los accidentes laborales, lo que significó un incremento del 5% respecto a 2017. Sin embargo, **la mortalidad en los accidentes viales laborales supuso el 45% de la habida en la totalidad de los accidentes laborales, con un crecimiento del 10% en un año.**

Ante esta situación, **Asepeyo y Fundación CNAE** han creado el **I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España**, que nace con el fin de concienciar a las empresas y a los trabajadores de la magnitud del problema y de la necesidad de adoptar planes específicos en el ámbito laboral.

En la actualidad, **la duración media de las bajas por accidente laboral de tráfico es 7,4 días más larga** que la del resto de accidentes laborales. Respecto a la edad, el mayor índice de incidencia se sitúa en el tramo de **16 a 29 años**, tanto en accidentes en jornada como 'in itinere'.

Con relación al día de la semana en que se producen, **el lunes es el que registra más accidentes 'in itinere' y el viernes en misión** (durante la jornada laboral). El estudio también refleja que el sector de actividad económica con mayor tasa de incidencia es la hostelería, y el de menor, la educación.

Las regiones que padecen **más accidentes de tráfico laborales** son **Baleares, Andalucía, Cataluña y Madrid**, mientras que las que menos son La Rioja, Extremadura y Castilla y León.

Por otro lado, Asepeyo y Fundación CNAE han presentado los resultados de una **encuesta sobre movilidad y seguridad vial laboral**, cuyo objetivo era conocer la realidad empresarial en materia de seguridad vial laboral. Según los datos extraídos, **el 40% de las firmas no disponen de un plan de movilidad y menos de la mitad hacen formación vía laboral**, limitándose a acciones informativas (trípticos, correos, vídeos, infografías, etc.), y dejando de lado iniciativas de eficacia contrastada en la reducción de accidentes, como son las charlas de concienciación, los cursos de conducción, las actividades con simuladores, etc.

Según **Constantino Perea, director territorial de Asepeyo**, "el balance de los fallecidos en accidentes de tráfico laborales requiere medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial. Los accidentes de tráfico son una de las causas más importantes de accidentes en el trabajo; de ahí, que la Mutua destine un 20% del importe total de los pagos por incapacidad permanente".



La DGT limitará la velocidad a 30 km/h en ciudad, ¿es necesario? ¿en qué calles?

original



Velocidad 30 Km/h Ciudad Madrid Mitsubishi

Objetivo: calmar el tráfico. Así define la Dirección General de Tráfico uno de los cambios en la normativa que tiene preparados, de momento como borrador, para su próxima reforma del Reglamento General de Circulación. **La DGT limitará la velocidad a 30 km/h en ciudad**, obviamente, en zonas muy concretas, en **calles de carril único y de un carril por sentido**. Ahora bien, ¿en qué consiste esta norma? Y lo que no es menos importante, ¿es necesaria esta medida?

Cómo se limitará la velocidad a 30 km/h en ciudad

La DGT incorporará en el Reglamento General de Circulación, de manera que **existirá una velocidad máxima genérica en ciudad de 30 km/h**, insistimos, **en calles de carril único y de un carril por sentido**. Las estimaciones de la DGT consideran que los tramos limitados a 30 km/h en las ciudades españolas supondrían alrededor de un 80% de las vías urbanas, y son también las vías que menos tráfico soportan. En calles con más de un carril por sentido, los ayuntamientos podrán limitar la velocidad a un máximo de 50 km/h, teniendo en consideración que sean vías que conecten grandes flujos de tráfico y otro tipo de conexiones.

Ciudades como Madrid ya han aplicado esta normativa, a título municipal. En Madrid se estimó que el 85% de las calles quedan limitadas a 30 km/h.

El límite de velocidad máxima de 30 km/h en las ciudades españolas afectaría únicamente al 80% de las calles, aquellas de carril único, y un carril por sentido

Madrid ya introdujo los límites a 30 km/h en un 85% de las calles de la ciudad.

¿Por qué el límite a 30 km/h?

Tráfico defiende la medida por **el aporte para la seguridad que supone rebajar los límites de velocidad en este tipo de calles**. Según las estadísticas de la DGT, más del 60% de los accidentes de tráfico y alrededor del 30% de los fallecidos en ellos se concentran en las ciudades. La distancia que requiere un automóvil para frenar a 50 km/h es el doble (30 metros) que a 30 km/h (14 metros). Estas calles, que insistimos cubren alrededor de un 80% de los tramos urbanos, soportan únicamente un 20% del tráfico en las ciudades.

La experiencia en otros países es también un aspecto con el que la DGT defiende la medida, y no solo por su beneficio para la seguridad vial. Londres estimó la **reducción en la congestión del tráfico** en un 15% tras implantar zonas limitadas a 20 mph (32 km/h). En Berlín también

contribuyó a reducir los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) en los puntos de control entre un 10% y un 15%. De manera que el **argumento medioambiental** también está presente.

Por otro lado, los límites a 30 km/h facilitan otra de las normativas que pretende introducir la DGT con la reforma del Reglamento General de Circulación, la de prohibir **el uso de patinetes eléctricos** por las aceras, a nivel genérico y nacional, y permitirlo por la calzada de las ciudades. En ciudades como Madrid, los patinetes eléctricos solo tienen permitido circular por la calzada en calles limitadas a 30 km/h.

Razones para limitar la velocidad a 30 km/h en las ciudades: la seguridad vial, reducir los atascos, mejorar la calidad del aire y facilitar el uso y convivencia con patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal

Patinetes y otros vehículos de movilidad personal, la nueva normativa que obligará a que circulen por la calzada, y la convivencia con peatones y conductores, también animan que la DGT introduzca este límite de velocidad genérico a 30 km/h.

¿Cuándo entrará en vigor esta medida?

Los límites a 30 km/h genéricos de la DGT se enfrentan, entre otras cosas, a la situación política que vive España. La DGT dispone ya de un borrador en el que se han introducido numerosas reformas, también endurecer las sanciones - con retirada de hasta 6 puntos - por utilizar el teléfono móvil conduciendo, o la regulación de los patinetes eléctricos. Pero estas medidas están pendientes de su aprobación, que no parece vaya a producirse antes de que tenga lugar la investidura del nuevo Gobierno de España, tras las elecciones del 10 de noviembre.