

• Revista de Prensa •
Del 21/02/2020 al 24/02/2020



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	21/02/2020	informaseguridadvial.es	«Nuestro sello distintivo será estar con las autoescuelas a pie de calle» (E. Lorca, CNAE)	Digital
2	21/02/2020	informaseguridadvial.es	Jornada de seguridad vial para mayores de 65 años en Salamanca	Digital

SECTOR

3	23/02/2020	La Voz de Galicia, 1-2	Tráfico castigará más el envío de wasaps y no usar el cinturón o el casco	Escrita
4	23/02/2020	El Ideal Gallego, 8-9	Seguridad vial y movilidad en A Coruña: una preocupación cada vez más urgente	Escrita
5	23/02/2020	El Diario Montañés Siete Villas, 2-3	Santoña apuesta por la educación vial	Escrita
6	22/02/2020	La Provincia, 28	El patinete eléctrico, en el punto de mira	Escrita
7	24/02/2020	Andalucía Información	Recuperan una noticia de 2019 y vuelven a liarla con los patinetes	Digital
8	23/02/2020	ABC	Cómo elegir el coche familiar perfecto	Digital
9	23/02/2020	20 Minutos	Adelante pide al Ayuntamiento de Málaga que deje de retrasar la ordenanza para regular movilidad en patinetes	Digital
10	23/02/2020	Autofacil.es	¿Quieres 2 puntos extra en el carnet de conducir? La DGT lo ponrá fácil	Digital
11	22/02/2020	La Razón	Cómo viajar con niños y tenerlo todo bajo control	Digital
12	22/02/2020	La Sexta	Cómo consultar los puntos del carnet de conducir	Digital
13	22/02/2020	La Verdad	Una movilidad para la tercera edad	Digital
14	22/02/2020	Noticias de Almería	El Ayuntamiento de Roquetas organiza un taller de Educación Vial para embarazadas	Digital
15	21/02/2020	Antena 3	Consulta cuántos puntos te quedan en el carnet de conducir	Digital
16	21/02/2020	La Sexta	Límites de velocidad: ¿En qué raras excepciones puedes superarlos al volante?	Digital
17	21/02/2020	Las Provincias	La DGT estudia regalar dos puntos del carnet de conducir: descubre cómo obtenerlos	Digital
18	21/02/2020	Fotos Europa Press	Suances.- La biblioteca municipal acoge una exposición sobre educación y seguridad vial	Digital
19	21/02/2020	EFE Servicios	Biblioteca de Suances acoge una exposición sobre educación y seguridad vial	Digital

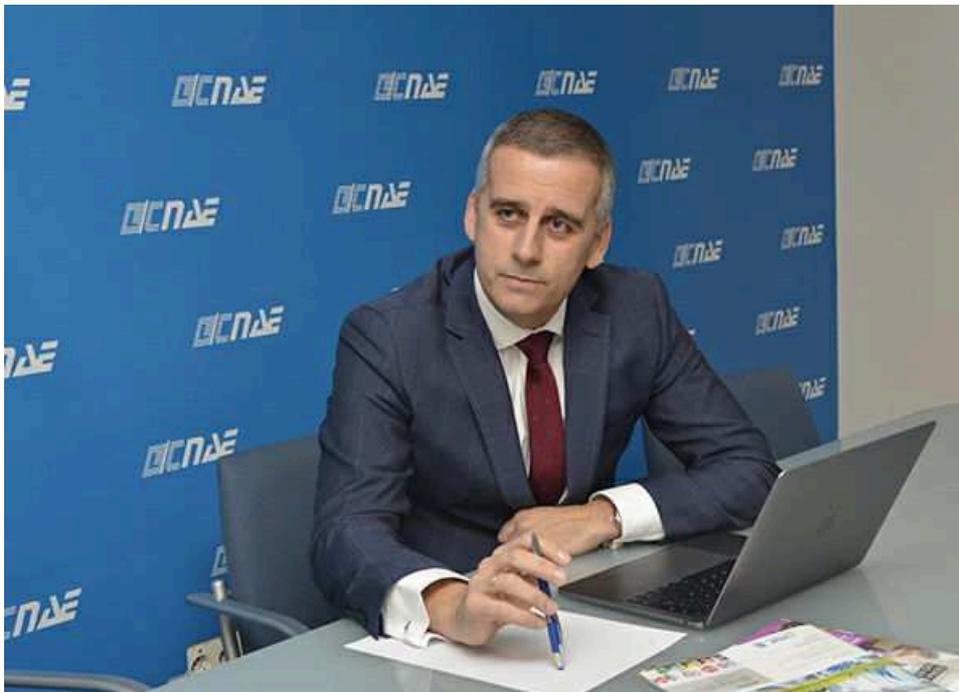
«Nuestro sello distintivo será estar con las autoescuelas a pie de calle» (E. Lorca, CNAE)

original



Enrique Lorca 1

- Un alumno mal formado es una amenaza para la seguridad vial. Un modelo puramente mercantilista no salva vidas en la carretera.
- Vamos a estar con las autoescuelas, vamos a estar con los profesores, vamos a volcarnos con ellos, vamos a intentar que el sector reme en una misma dirección.



Se crió entre normas y señales, mientras tenía claro que estudiaría para trabajar en una multinacional, pero su destino lo atrapó en una autoescuela donde descubrió el noble objetivo de salvar vidas. Enrique Lorca Sánchez fue elegido el pasado 11 de enero presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas. Un hombre inquieto, que asume la responsabilidad de representar al sector en un momento crítico, en el que hay que afrontar nuevos retos.

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	21/02/2020
Soptore	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. Comunicación	452 EUR (511 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

Viendo su currículum está claro que usted cree firmemente en la formación.

Toda la formación que tengo se la debo a mis padres; siempre me insistían en lo bueno que era tener estudios. Ellos se sacrificaron muchísimo para sacar adelante a la familia, somos seis hermanos. Mi padre era funcionario de prisiones, y obtuvo el certificado de profesor de autoescuela, por tener algo más. Esa decisión marcaría mi vida.

En cualquier caso, creo que la formación es importante, pero no lo es todo. Hay personas brillantes que no han estudiado y han conseguido ser magníficos profesionales. Yo lo que valoro es a la persona. El currículum debería hablar de la honestidad, de inquietudes, responsabilidades... y no ser sólo una enumeración de títulos.

¿Cómo fue su inicio en el sector de las autoescuelas?

Mis padres abrieron su primera autoescuela en el año 1984, por lo que prácticamente he estado gran parte de mi vida relacionado con el sector. Cuando me licencié busqué trabajo como economista, pero me pedían tener ya superado el trámite del Servicio Militar o la Objeción de Conciencia (trabajos para la comunidad), eran otros tiempos. Mientras cumplía con ese requisito, eché una mano a mis padres en la autoescuela. Ahí fue cuando empecé a descubrir realmente el sector.

Me sorprendió cómo se ayudaba a la gente, y no sólo a obtener el permiso de conducir; en algunos casos se enseñaba a leer, o se hacía de psicólogo, y se creaban unos vínculos afectivos importantes. Entendí la responsabilidad de esta profesión, que tiene en las manos la formación de personas, que van a manejar un «arma» que puede ser mortal: un vehículo.

Desde el punto de vista empresarial, la autoescuela me brindaba la oportunidad de poner en marcha propias iniciativas sin necesidad de ser aprobadas por un superior. A mí siempre me ha gustado asumir nuevos retos y desarrollar ideas nuevas, algo que en una multinacional no podría haber hecho, al menos en esos inicios. Por todo ello, aquí estoy.

Usted nunca ocultó que quería ser presidente de CNAE. ¿Le sorprende haberlo conseguido tan pronto?

No tenía por qué ocultarlo. Siempre he querido luchar por mejorar el sector, y qué duda cabe, que desde ciertos puestos de responsabilidad se tiene mayor posibilidad de actuación e influencia. Era un paso que debía asumir si quería ser coherente con mis principios; podía haber elegido una postura mucho más cómoda y beneficiosa para mí. Soy de los que dan un paso adelante cuando es necesario, para lo bueno, y para lo malo.

Las elecciones han estado muy reñidas; no ha sido fácil; he de decir que todo el mérito es de un magnífico grupo de personas que han estado trabajando muy duramente durante muchos meses, como un verdadero equipo. Había muchas personas en el sector que demandaban los cambios que nuestra candidatura contemplaba. Y ahora recae sobre este equipo de gobierno la responsabilidad de poner en marcha dichos cambios.

El programa de la candidatura que encabezaba usted era muy ambicioso, de máximos, no de mínimos. ¿Cuáles son las prioridades?

Vamos a pisar la calle, saber cuáles son las necesidades de cada uno de los profesionales que integran el sector. Para ello, hay que establecer vínculos estrechos con todas las asociaciones provinciales, y canales de comunicación que funcionen. Iremos a dichas asociaciones para escuchar directamente de sus asociados cuáles son sus preocupaciones, inquietudes, quejas, recomendaciones.

Queremos que todas las autoescuelas se sientan orgullosas de pertenecer a CNAE, y que vean a esta organización como una aliada que los va a defender en todo momento. Sabemos que, por desgracia, hay ciertos problemas que no se resuelven de la noche a la mañana, incluso que algunos no dependen de nosotros, sino del propio mercado y de las propias autoescuelas en sí.

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	21/02/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. Comunicación	452 EUR (511 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

Estableceremos una primera ronda de contactos con todas las organizaciones que estén relacionadas con la seguridad vial, para hacer un frente común y que rememos en la misma dirección.

Hacen falta profesores.

A día de hoy así es. Sin embargo, hay mucha gente que posee el certificado. Con la crisis, que fue tremenda, se produjo un éxodo y muchos dejaron el sector. Recuperarlos no es fácil, todo depende del entorno laboral que se les ofrezca; horarios, conciliación familiar, salario...

Lo que no podemos pretender es entrar en el mercado low-cost y que haya profesores interesados en trabajar sin que se les reconozca su labor, ni se les remunere adecuadamente.

También debemos dignificar la profesión para que sea atractiva, y valorada por la sociedad en general.

Pronto se sentarán ustedes con los sindicatos a negociar un nuevo convenio.

Sí y defenderemos, como no puede ser de otro modo, los intereses de las autoescuelas. Pero insisto: vamos a apostar sí o sí por los trabajadores, por los profesores de formación vial, para que estén bien formados y motivados, porque su papel es clave a la hora de salvar vidas.

Por desgracia, el sector vive desde hace muchos años inmerso en una situación muy difícil, debido a variables externas e internas. Entre las primeras está la crisis económica y entre las segundas, la extraordinaria competitividad que ha precarizado la profesión. Por tanto, a la hora de mantener a los profesionales motivados, bien formados, bien pagados, etc., operamos con ciertas limitaciones. Si ganamos cinco no podemos pagar seis. Hay que buscar el equilibrio, y favorecer un entorno laboral lo más grato posible, dadas las circunstancias.



Hablando de la formación de los profesores, ¿qué le parece el currículo que ha preparado la DGT?

El título de Técnico Superior en Formación para la Seguridad Vial y Movilidad es muy interesante, pero no perdamos de vista que quizá haga falta un periodo transitorio porque la diferencia entre los nuevos requisitos y los antiguos es enorme, lo que puede traducirse en una agudización de la escasez actual de profesionales. Queremos una mejor formación y reconocimiento para los profesores, pero habría que implantar el nuevo título de modo gradual, buscando un equilibrio.

La escasez de examinadores de Tráfico es otro de los problemas que preocupan al sector.

Rotundamente sí, necesitamos más examinadores. Tenemos la suerte de que el actual director general de Tráfico, Pere Navarro, lo sabe y está tomando medidas. Hay muchas opciones, pero lo que es insoslayable es la necesidad de tener examinadores suficientes porque de lo contrario la planificación de la enseñanza se trastoca por completo, lo que repercute negativamente en la formación de los futuros conductores. La prueba es que, en cuanto se han reducido las listas de espera para la prueba de circulación, en aquellas jefaturas que las padecían, el porcentaje de aprobados ha mejorado. Además, el aspirante a conductor paga por anticipado el servicio de exámenes y es de justicia que lo reciba de un modo adecuado.

¿Hay alguna expectativa real de sacar a las autoescuelas de la Ley Ómnibus?

Que sea complicado, no nos exime de intentarlo. Hay países europeos en los que las autoescuelas han quedado fuera de este marco regulador. Nosotros no estamos en contra de la competencia, pero no se debería permitir cualquier cosa con el pretexto de fomentarla. Nuestro sector tiene una gran trascendencia para la seguridad vial.

Un alumno mal formado es una amenaza para la seguridad vial. Un modelo puramente mercantilista no salva vidas en la carretera.

El objetivo es lograr un tipo de autoescuela que equilibre la perspectiva empresarial y la función social y educativa que tiene encomendada. La Administración debería fomentar la autoescuela de calidad.

¿Necesita el sector un mayor nivel empresarial?

Por desgracia, con frecuencia se fijan los precios mirando de reojo a los del vecino, lo cual no es muy profesional. Esto se convierte en una guerra fratricida que busca la eliminación del competidor, pero que acaba con la destrucción del sector en su conjunto.

A este respecto, queremos suscribir acuerdos con escuelas de negocios y universidades para impartir a los propietarios y directores de las autoescuelas cursos sobre modelos de gestión, donde aprendan a conocer su estructura de costes, sus ingresos y la viabilidad de sus decisiones. Si el negocio es viable, se podrá remunerar mejor a los profesores, disponer de herramientas didácticas más adecuadas, y será mejor la calidad del servicio, con lo que ello pudiera suponer en términos de seguridad vial. Es toda una cadena.

¿Cómo piensan combatir el *low cost*?

El *low cost*, de entrada, no es ilegal, a no ser que se lleve a cabo mediante prácticas irregulares, no cumpliendo con los requisitos legalmente establecidos, y eso proporcione una ventaja competitiva en la estructura de gastos, lo que sería una competencia desleal y por tanto fraudulenta. Para combatir todo esto, crearemos en CNAE una Oficina Antifraude.

Aunque el *low cost* bien practicado sea legal, prima lo económico sobre lo educativo; yo apuesto por la calidad, en la mayoría de los casos, la reducción de costes desde la perspectiva *low cost* y calidad no suelen ir de la mano. ¿Por qué es importante la calidad en nuestro sector? Simplemente porque la vida de muchas personas puede depender de ello; cuando hacemos bien las cosas, salvamos vidas.

Es de lamentar que la sociedad en general y otros entes no estén al tanto de esta circunstancia.

¿En qué consistirá esa oficina antifraude, que van a crear ustedes?

Llevamos en nuestro programa algunas medidas para luchar contra la competencia desleal. La oficina antifraude es una de ellas. Hace falta tiempo y dinero, y a las autoescuelas y asociaciones no les sobra. CNAE posee los recursos para seguir una línea de investigación, de acreditación de pruebas, y denunciar, si procede. Combatir la competencia desleal redundará en una competencia sana y beneficiosa para el sector.

¿Cómo ve la relación con las instituciones?

Consideramos muy importante trabajar conjuntamente con ellas en aras de conseguir el

objetivo fundamental, que es mejorar la seguridad vial.

Trabajamos bajo un marco regulatorio que influye en nuestro quehacer diario, tanto nacional como europeo. La DGT es la entidad con la que tenemos un contacto más estrecho en España. Pero de Europa llegan la mayoría de las normativas que nos afectan: las famosas directivas. Ahí también tenemos un trabajo continuo y constante con la Comisión Europea, en concreto con la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE).

Por lo tanto, CNAE trabaja desde hace muchos años en todos estos ámbitos, llevando a cabo distintas iniciativas encaminadas a mejorar la seguridad vial, a nivel nacional y europeo, incluso también en Iberoamérica. Hay que recordar que CNAE preside tanto la Federación Europea de Autoescuelas (EFA) como la Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV).

¿Qué institución del Viejo Continente, de aquellas a las que pertenece la Confederación, le parece más importante?

Todas lo son: la Comisión Internacional de los Exámenes de Conducción (CIECA), la Federación Europea de Autoescuelas (EFA) y el Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte (ETSC). Este último goza de una gran reputación en el seno de la Comisión y el Parlamento europeos. Mantenemos una relación muy estrecha y leal con su director ejecutivo: Antonio Avenoso. Estamos trabajando en el seno del ETSC y también a través de la EFA en un proyecto a nivel europeo para probar que una formación de calidad salva vidas.

La competencia es buena; donde no hay competencia crece la incompetencia, pero estamos hablando de vidas humanas, que hay que proteger, y una de las maneras de hacerlo es procurando que los aspirantes a conductores reciban una muy buena formación.

Entramos en la esfera de la formación presencial.

Efectivamente. El examen teórico que tenemos en España no es idóneo, pues basta en la mayoría de los casos con memorizar las preguntas y las respuestas. Un 80% de lo que se aprende de este modo se olvida a los pocos días. Las clases presenciales son imprescindibles para que los alumnos interioricen al volante actitudes y comportamientos seguros, y la mayor parte de los países de nuestro entorno las tienen. Es ineludible pasar por el aula y recibir una enseñanza basada en un programa que contemple los principales factores de riesgo, aquellos que causan la mayor parte de los accidentes graves.

Si el examen cambiara, la enseñanza también lo haría.

Es indudable. El modelo de examen es un gran condicionante de la formación.

Reclamamos la introducción de vídeos de percepción de riesgo en el examen teórico, tal y como se hace en distintos países, con muy buenos resultados en términos de reducción de accidentes desde su uso.

También hemos pensado en cursos y talleres para nuestros profesores sobre: *coaching*, *gaming*, Programación Neuro-Lingüística (PNL), etc. El proyecto europeo Hermes pone en valor la utilización de toda esta serie de herramientas comunicativas que sirven para que el mensaje del profesor llegue mucho mejor al alumno.

¿La realidad virtual?

También. Como patronal tenemos que estar al día con respecto a los adelantos que puedan venir. La sociedad nos puede percibir como un sector que no está a la última. Hay que incorporar las nuevas tecnologías al quehacer de la autoescuela. Aquí entran la realidad virtual, el eye tracking (registro visual), las cámaras de 360º (para grabar las clases), etc. Por este motivo vamos a crear un departamento de I+D+i.

Como es conocido, es muy importante para cualquier industria, sector, país, invertir en investigación, desarrollo e innovación.

Pero quizá esa modernización requiera un esfuerzo inversor y pocas empresas puedan

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	21/02/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. Comunicación	452 EUR (511 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

permitírselo.

Es verdad que no sobra el dinero en el sector, pero hay que estudiar fórmulas que nos permitan abaratar el coste de las mejoras. En el asunto de la realidad virtual, CNAE puede crear unos escenarios (por ejemplo, cómo actuar en caso de accidente). La Confederación desarrollaría el programa o *software* y lo pondría a disposición de las autoescuelas. El *hardware* (el dispositivo, las gafas, etc.) se podría abaratar comprando muchas unidades, en virtud del conocido fenómeno de las economías de escala.

Nuestra tasa de fallecidos en un siniestro vial por millón de habitantes es de las mejores de Europa y del mundo. Alguien podría pensar que no es necesaria la formación presencial obligatoria.

La única tasa aceptable es la tasa cero, y todavía muere mucha gente en nuestras carreteras. Además, uno de los factores en virtud del cual se ha reducido considerablemente la siniestralidad vial grave en España es el permiso por puntos. El programa sensibilizador y reeducador del permiso por puntos es obligatorio y presencial. Y, por si fuera poco, la inmensa mayoría de los infractores que pasan por los cursos no se explican por qué la enseñanza que ellos han recibido no se imparte a los aspirantes a conductores. (Lo atestiguan varios estudios hechos por prestigiosas universidades). Pues bien, ¿por qué en vez de actuar a posteriori no lo hacemos a priori? ¿Por qué, en vez de esperar a que se produzcan las infracciones, y peor todavía, los lamentables accidentes, no nos anticipamos y formamos bien a los futuros conductores?

¿Es la conducción autónoma el gran enemigo de las autoescuelas?

El vehículo totalmente autónomo quizá haría superfluo al conductor, pero yo creo que a día de hoy hay mucho marketing con respecto a este asunto. No va a ocurrir ni mañana ni pasado. Me gustaría señalar que los aviones son prácticamente autónomos, y sin embargo, no se ha prescindido de los pilotos; todo lo contrario, reciben una formación exhaustiva para prevenir cualquier contingencia.

No obstante, CNAE quiere estar completamente al día en este asunto y mantener informado al sector. Por eso ha creado el Observatorio Nacional de la Conducción Automatizada y Sostenible (ONCAS).

Lo que, de momento, tiene relevancia para el quehacer del sector son los Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción (ADAS), algunos de los cuales se permiten en las pruebas de circulación de los permisos de conducir. Nuestros profesores han de estar al día para poder familiarizar a sus alumnos con unos dispositivos, muchos de los cuales vienen de serie en los vehículos, cuyo funcionamiento se desconoce por la mayoría de los conductores. Esa ignorancia puede hacer que los ADAS, concebidos para facilitar la conducción segura, confundan al usuario y lo aboquen a situaciones de peligro.

¿En qué va a cambiar CNAE?

Nosotros venimos con la ilusión de mejorar. Como dije antes, nuestro sello distintivo será pisar la calle; vamos a estar con las autoescuelas, vamos a estar con los profesores, vamos a volcarnos con ellos, vamos a intentar que el sector reme en una misma dirección. Estudiaremos los proyectos más interesantes que tengan entre manos las asociaciones y las ayudaremos a que los lleven a cabo.

Jornada de seguridad vial para mayores de 65 años en Salamanca

original



CNAE MAYORES

El Centro Municipal de Mayores Tierra Charra acogerá el 27 de febrero una jornada sobre seguridad vial dirigida a las personas mayores de 65 años.

La Fundación CNAE para la seguridad vial y la movilidad urbana, la Asociación Provincial de Autoescuelas de Salamanca, el Ayuntamiento de Salamanca, la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil y la Policía Local impulsan esta iniciativa que pretende establecer un debate sobre las necesidades y los retos a los que se enfrentan las personas mayores en su movilidad. También, fomentar la educación y la formación vial para este colectivo y potenciar su movilidad segura y su autonomía vial.

El alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, participará en la inauguración de esta jornada junto al presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, Luis Rodero, y el director de la Fundación CNAE, Javier Llamazares, antes de dar paso a la primera mesa redonda en la que se debatirá sobre los retos y las necesidades que los cambios demográficos representan para la seguridad vial y cómo promover una movilidad segura en las personas mayores. La jornada también incluye un taller de reciclaje de conocimientos para conductores mayores.

La jornada también incluye un taller de reciclaje de conocimientos para conductores mayores a través del que se tratarán aquellas normas y señales de circulación en las que suele haber más dudas y se darán algunos consejos prácticos sobre seguridad vial.

De igual modo, se impartirán también algunas nociones básicas sobre primeros auxilios en accidentes de tráfico.

Todas las personas mayores de 65 años que deseen asistir y participar en esta jornada deberán formalizar su solicitud en los centros municipales de mayores Juan de la Fuente (calle Juan de la Fuente, 1) y Tierra Charra (avenida de Los Cedros, 45) de Salamanca.

LA CONDUCCIÓN QUE VIENE

Tráfico castigará más el envío de wasaps y no usar el cinturón o el casco

Aumentarán las zonas limitadas a 30 km/h en las ciudades

Los patinetes no podrán circular por aceras ni por áreas peatonales **2 y 3**

Las ciudades, el móvil y los patinetes, objetivos de Tráfico para este año

La DGT reformará el carné por puntos y aumentará el castigo por enviar wasaps y por no usar el cinturón o el casco

JOSÉ MANUEL PAN
 REDACCIÓN / LA VOZ

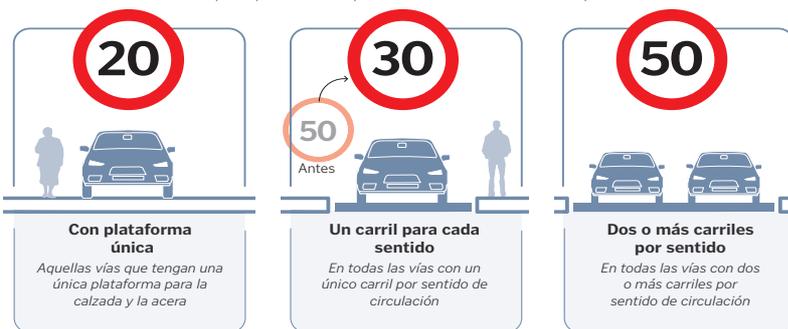
«Vamos hacia un modelo de tráfico calmado en el que no haya fallecidos». Esta frase del director general de Tráfico, Pere Navarro, en un foro de policías locales viene a resumir la estrategia de cambios que se avecinan. El tráfico que viene traerá reducciones de la velocidad, más vigilancia en las carreteras y un mayor compromiso por la seguridad vial en el que los ayuntamientos y, por lo tanto, las policías locales, tendrán un papel decisivo. El 2020 será el año de las ciudades, con el peatón como gran protagonista, junto a las bicicletas y los patinetes, de las nuevas formas de movilidad urbana. Son los usuarios vulnerables y a elevar su protección van dirigidas buena parte de las medidas que la DGT tiene preparadas y que solo estaban pendientes de que hubiese un Gobierno estable.

CIUDADES A 30 KM POR HORA
 NUEVOS LÍMITES EN CALLES DE UN SOLO CARRIL Y SENTIDO

Es la medida estrella de la actual cúpula de la DGT. Calmar el tráfico en el entorno urbano es el gran objetivo para reducir las muertes de vulnerables, de peatones y ciclistas, que están sometidos a una gran presión por el automóvil. El ejemplo a seguir está en Galicia, concretamente en Pontevedra, la primera ciudad que arriesgó con calles a 30 dando el máximo protagonismo al peatón. Ahora, la DGT quiere establecer las bases del futuro del tráfico en las ciudades con un decreto de medidas urbanas que limitará a 30 kilómetros por hora la velocidad máxima en las calles de un único carril por sentido de circulación. El límite bajará a 20 por hora en las calles de plataforma única en las que conviven, sin aceras, vehículos y peatones. El argumento de la velocidad es clave para los responsables de la DGT, en especial después del éxito de su primera medida estrella: la reducción de 100 a 90 de la velocidad máxima en carreteras convencionales. En los tramos rebajados se han reducido los accidentes mortales.

Los futuros límites de velocidad en ciudad

Los nuevos límites afectarán principalmente a aquellas calles con un único carril por sentido



Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas con señalización específica

LA VOZ

PATINETES FUERA DE LAS ACERAS
 LOS VMP NO PODRÁN PASAR DE 25 POR HORA

Los patinetes eléctricos son los grandes protagonistas en el tráfico. Su entrada en escena ha sido fulgurante y en ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia el conflicto es permanente debido a que no existe una regulación específica sobre el uso de estos vehículos. ¿Por dónde deben circular?, ¿a qué velocidad?, ¿hará falta casco? Son preguntas que la DGT está obligada a responder cuanto antes. Algunos ayuntamientos han empezado a regular con ordenanzas propias el caos de los patinetes eléctricos, pero es necesario un marco estatal que sienta las bases sobre los VMP (vehículos de movilidad personal) y que responda a las tres preguntas. Tráfico ha lanzado una instrucción urgente en la que da algunas respuestas. Los VMP son vehículos de una o dos ruedas y de solo una plaza. Tienen motores eléctricos y no pueden superar los 25 kilómetros por hora y no podrán circular por aceras ni por zonas peatonales. Para conducirlos no se necesita carné.

EL MÓVIL, EL GRAN ENEMIGO
 RETIRADA DE 6 PUNTOS DEL CARNÉ POR ENVIAR WASAPS

El teléfono móvil es el enemigo a batir en las carreteras españolas. Es la primera causa de muerte por distracciones al volante y se calcula que un tercio de los siniestros mortales se han originado en una distracción causada porque el conductor estaba manipulando el móvil. Tráfico quiere acabar con este problema y en la reforma de la Ley de Tráfico prevista endurecerá

la sanción por manipular el móvil al volante, equiparándola a la conducción bajo los efectos del alcohol o de drogas, con la retirada de 6 puntos del carné. El castigo se dirige claramente al envío de wasaps, como se indica en el artículo que justifica la sanción: «Utilizar, sosteniendo o sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo».

NUEVO CARNÉ POR PUNTOS
 MÁS CASTIGO POR IR SIN CINTURÓN

El permiso por puntos, implantado en España en julio del 2006, fue la gran revolución en el tráfico. Para la DGT este sistema de sanciones ha sido «la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las carreteras y ciudades de nuestro país». Los expertos en seguridad vial coinciden en esa apreciación y añaden que el carné por puntos hizo que los conductores interiorizaran los comportamientos y actitudes que implican un mayor peligro. Pero la DGT quiere actualizarlo revisando las infracciones que quitan puntos, el aumento de créditos que se recurren tras hacer cursos de sensibilización y reeducación vial y el reconocimiento de los cursos de conducción segura. En cuanto a las sanciones, además del endurecimiento por el uso del móvil, se perderán 4 puntos (uno más) por no usar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil o por no llevar casco en las motos.

LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES
 CON TESTIMONIOS DE VÍCTIMAS

Tráfico quiere que los futuros conductores tengan una formación que tenga muy en cuenta la seguridad vial, por-

que la experiencia de los últimos años muestra que en los accidentes «intervienen más las actitudes que el desconocimiento de las normas». Por eso en Tráfico apuestan por un mínimo de horas de formación presencial obligatoria (una medida polémica) en la que se aborden los accidentes como un problema de salud pública y se valoren los riesgos que implican la velocidad, el alcohol y las drogas, así como el uso del móvil al volante. En esa formación obligatoria se incluirán testimonios de víctimas de siniestros de tráfico.

LOS DRONES DE LA DGT
 CONTROLES DESDE TIERRA Y AIRE

La vigilancia del tráfico está variando con la llegada de las nuevas tecnologías. Las patrullas de la Guardia Civil incorporan radares más sofisticados en sus vehículos, han aumentado las cámaras que controlan el uso del móvil y del cinturón de seguridad y ya se han hecho las primeras intervenciones con los nuevos drones de la DGT, que pronto vigilarán las carreteras gallegas. Los guardias civiles también cuentan con furgonetas camufladas desde las que vigilan los comportamientos en la carretera.

GUANTES EN LA MOTO
 USO OBLIGATORIO PARA REDUCIR LESIONES

En los últimos diez años murieron más de dos mil motoristas en accidentes en las carreteras españolas. Es un colectivo vulnerable que va a ser objeto de máxima atención por parte de la DGT, que prepara un plan especial de protección en el que destaca la obligatoriedad de utilizar guantes en moto.

Domingo, 23 de febrero de 2020

Vecinos de Os Castros y Eiris demandan el mantenimiento de los barrios, cuyo estado pone en peligro a los viandantes

Reportaje | Seguridad vial y movilidad en A Coruña: una preocupación cada vez más urgente

LARA FERNÁNDEZ A CORUÑA

La seguridad vial es un tema que preocupa a todos los ciudadanos, que en diferentes momentos de su vida se pueden ver afectados por un cruce con mala visibilidad, un paso de peatones borrado o resbaladizo o una carretera sin medidas para que los coches se vean obligados a reducir la velocidad a la que circulan. En A Coruña existen más de 3.000 pasos de peatones. Son numerosas las quejas de asociaciones vecinales sobre el mal cuidado y desgaste de muchos de ellos y las consecuencias nefastas que su estado pueden desencadenar para el peatón.

Es el caso de la Asociación Vecinal de Eiris Uxío Carré. En los últimos meses han denunciado la falta de seguridad vial que sufren en la zona. "El asfalto está en mal estado. Demandamos una mejora de la situación del barrio para evitar accidentes y reducir el peligro para los residentes", reconocen los vecinos. Dentro del mapa de puntos más peligrosos, destacan el Alto de Eiris, avenida de Montserrat y Pedralonga. En todos ellos consideran que tendrían que realizarse obras para ponerle fin a estos problemas.

El exceso de velocidad es el principal obstáculo para la tranquilidad de la zona. Algo que podría evitarse con medidas más severas en cuanto a la seguridad al volante. "Los saltos -badenes- que había antes en los pasos de peatones desaparecieron y no se repusieron", indican. En los últimos años, a la altura de lo que antes era A Calaxa, "llevamos varias muertes", sostienen desde la Asociación.

En Os Castros también exigen una remodelación. Así lo creen desde la Asociación de Vecinos Oza-A Gaiteira-Os Castros. "Hay zonas, como la rotonda de la ave-

nida del Ejército, donde los coches que bajan no ven a los peatones y ya ha habido amagos de accidentes", destacan.

Esta falta de visibilidad, que pone en riesgo el bienestar de los peatones, se podría solucionar con medidas como "la implantación de semáforos y bandas rugosas que provocasen una reducción de la velocidad", consideran los residentes del barrio. Ocurre lo mismo en las calles de la Merced y Posse, donde los vehículos "no respetan los límites y van muy rápido", dice la asociación vecinal. Estos problemas comunes en ambos distritos de A Coruña no son únicos. A Falperra, por ejemplo, es otro de los barrios que cuenta con un deterioro avanzado del asfalto.

El Ayuntamiento es consciente de estas cuestiones y, para ponerle solución, el presupuesto de este año incluye una partida para mejorar la seguridad en los pasos de peatones, tal y como indican fuentes del Gobierno local. No solo eso, en el grupo de trabajo de la Mesa por la Movilidad Sostenible se abordará un plan de seguridad vial. Y es que parece que este tema, así como la prioridad del peatón, es uno de los principales objetivos del Consistorio. El plan es poner en marcha diversas acciones, entre las que destaca la importancia de ser una ciudad 30, reconocen desde el Ayuntamiento. Pero, ¿qué supone esto?

1 Convenir A Coruña en la denominada zona 30

El concejal de Movilidad, Juan Díaz Villoslada, anunció a finales del mes pasado que A Coruña se convertirá en una ciudad zona 30. Esto afectará a las vías de un solo sentido, por lo que en las rotondas y avenidas se podrá circular a 50 kilómetros por hora. En las calles peatonales el límite será de 20 e incluso de 10 kilómetros por hora. El Ayuntamiento confía en



El presupuesto de este año incluye una partida para mejorar la seguridad en los pasos de peatones, además de un plan de seguridad vial que tenga como prioridad el peatón

que la prohibición de circular a más de 30 kilómetros por hora se haga efectiva durante el primer trimestre del presente ejercicio.

Para el concejal, el propósito es "incrementar la importancia que tienen los peatones en la ciudad", así como "reducir la siniestralidad, limitar los daños al medio ambiente y dotar a los barrios de espacios humanizados con mayor calidad urbana", expuso al anunciar la medida. Hay que remontarse hasta quince años atrás para encontrar la primera zona 30 de la ciudad: Adormideras. Tras este barrio periférico, el

1. / Paso de peatones en Os Castros 2./ Mal estado de la carretera en la avenida de Montserrat 3./ Juan Flórez, una de las vías con sentido único que será zona 30 4./ Calle Posse, donde según vecinos los coches exceden la velocidad 5./ El Alto de Eiris sufre un gran deterioro 6./ Los Rosales, una de las zonas 30 de la ciudad desde hace quince años | QUINTANA / PATRICIA G. FRAGA

Ayuntamiento decidió poner los ojos en los 15.000 habitantes de Los Rosales. De esta forma, este otro distrito fue declarado Zona de Preferencia Peatonal.

2 Regular los vehículos de movilidad personal

Otro de los planes del Gobierno local es la regulación de los vehículos de movilidad personal (VMP). La reciente moda de los patinetes eléctricos es uno de los retos a los que el concejal de Movilidad le tiene que hacer frente. La DGT publicó el pasado 4 de diciembre una instrucción básica para la circulación por ciudad con este tipo de vehículos.

En el documento se establecían normativas como que los conductores podrán ser sometidos a un test de drogas y alcohol, no podrán utilizar el teléfono móvil o auriculares mientras conducen y está vetado ir con pasajeros y por aceras y áreas peatonales. A finales del mes de enero, Juan Díaz Villoslada presentó un borrador sobre la regulación de los VMP en la Mesa por la Movilidad Sostenible. En ella se plasmaban las prohibiciones de la DGT y, a mayores, la idea de que no puedan superar



los 20 kilómetros por hora por el carril bici. También podrían hacerlo por otras vías, como las declaradas zonas 30, 20 o 10, y las carreteras de un único sentido con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

3 La peatonalización, un objetivo sostenible

Pero si hay algo que ha dejado claro el actual Gobierno local desde que llegó al Ayuntamiento es su deseo de hacer de A Coruña una ciudad en la que la peatonalización gane terreno. Así, según fuentes municipales, el objeti-

El objetivo es extender las zonas peatonales a toda la ciudad y que cada vez se humanice más, algo que también incide de forma directa en calmar el tráfico y la salud ambiental

vo es extender estas zonas y humanizar más la ciudad herculina, algo que también incide de forma directa en calmar el tráfico, la seguridad vial y la salud ambiental.

El presente año dio comienzo con el anuncio de la ronda peatonal que atravesará A Coruña desde la zona de San Diego hasta el parque del Observatorio. En los últimos meses se están realizando obras en Puga y Parga, y ya está en marcha el proceso de peatonalización de la calle de Mariscal Pardo de Cela. Os Mallos es, sin embargo, el barrio más afectado por esta senda peatonal. Afectará,

así, a su fisonomía en dos calles, como son Ramón Cabanillas y Oidor Gregorio Tovar. Pero no es la única preferencia al peatón que se ha otorgado desde que Inés Rey se convirtió en alcaldesa de la ciudad. En Navidad, las calles de Alcalde Marchesi, Primavera y Compostela se cerraron al tráfico desde el 21 de diciembre hasta el 6 de enero. Pero, tras el éxito cosechado al llevar a cabo esta medida, el Ayuntamiento encargó los proyectos para la peatonalización definitiva de estas vías, siendo la de la calle de Compostela la más complicada por su gran tráfico de

coches diariamente. A esto le ha seguido la petición y el estudio de muchas otras calles que podrían ser solo para el viandante, como en la zona del distrito de A Falperira, concretamente en la vía de Inés de Castro.

Todos estos avances están haciendo que A Coruña implante poco a poco este modelo peatonal con la esperanza de que mejore la calidad de vida de los habitantes. Y es que no solo influye el impacto comercial ni de movilidad, la falta de gases contaminantes es otro de los factores clave para la salud ambiental de una ciudad. ●



El agente Raúl Sáiz se vuelca en promover y fomentar la educación vial entre los más pequeños. DANIEL PEDRIZA

Santoña apuesta por la educación vial

El policía local, Raúl Sáiz, de la mano del Ayuntamiento y la Asociación Apemev, ha llevado a cabo diversas iniciativas para mejorar la seguridad de los niños

ANA COBO

SANTOÑA. La última iniciativa que ha impulsado en el municipio es la colocación de pictogramas en los pasos de cebra para ayudar a los menores autistas a cruzar las calles. En cuanto se enteró de este proyecto, creado por la asociación sevillana Teavial, el policía local, Raúl Sáiz, propuso al Ayuntamiento para implantarlo en Santoña para mejorar la seguridad de los escolares, especialmente de aquellos con trastorno autista, en su ruta a pie a los colegios.

Es una de las muchas actividades que ha desarrollado en los últimos años este agente volcado en fomentar y promover la educación vial.

Sáiz dedica gran parte de su tiempo libre, a enseñar de forma lúdica a los niños y jóvenes las normas de tráfico y de seguridad vial. Unos conocimientos que, en ocasiones, también transmite a los padres a través de charlas, pues los adultos «son el ejemplo a seguir de los más pequeños y es fundamental que ellos desarrollen buenas conductas para que sus hijos les imiten y evitar peligros».

Sáiz es miembro de la Asociación de Personas y Educadores y Monitores de Educación Vial (Apemev) de Torrelavega. Recuerda que el tema de la educación vial empezó a interesarle hace una década «tras realizar un curso de la DGT sobre ello a lo que se sumó que te-

nía hijas pequeñas». Su primer taller lo dio en la ludoteca estival del Ayuntamiento de Argoños donde mostró a los menores cómo se debe cruzar, las partes de una calle, el funcionamiento de un semáforo...

Desde entonces, todos los veranos repite en Argoños y desde hace unos años le llaman también de la ludoteca de Santoña. Al principio, contaba con un parque móvil de educación vial prestado por la DGT – lo traía desde Camargo – y ahora se enorgullece de decir que Santoña cuenta con un parque móvil propio realizado, en gran parte, con materiales reciclados gracias a la colaboración de la Concejalía de Deportes y Albergue, Taesa y el director del albergue, Roberto Cazorla.

Siempre que se lo soliciten, él acude con todos los 'trastos', los coloca, y pone a prueba a los niños que circulan por el recorrido fijado, enseñándoles de manera divertida a respetar las normas. «Este pasado verano en la ludoteca de

Santoña conté con la visita de vicepresidente de Apemev, Rodolfo Castillo, que sufre una lesión medular por un accidente de tráfico, y mostró a los niños cómo su perro le ayuda en su rutina diaria y cómo le educa», recuerda.

Otro de los temas en los que se ha implicado el agente es en concienciar en el uso adecuado de los Sistemas de Retención Infantil – la 'sillita' del coche – conforme a la edad y la estatura de los niños. Para insistir, no solo ha dado charlas a las familias y a mujeres embarazadas sino que promovió, financiado por la Consejería de Educación, un mural didáctico en una de las paredes exteriores del colegio Macías Picavea. Exactamente, se plasmó el dibujo de un niño y una niña que van sentados en un coche con el cinturón bien abrochado y haciendo uso de los sistemas de retención. A la izquierda, se pintó un cinturón de seguridad que hace las veces de metro y tiene señaladas dos medidas que se

Se han instalado señales emocionales, se ha pintado un mural y continúa con la campaña del Juego de la Serpiente



Este curso la campaña del Juego de la Serpiente se llevará a cabo en el colegio Sagrado Corazón de Jesús. DANIEL PEDRIZA



Mural pintado en el colegio Macías Picavea. DANIEL PEDRIZA



Una de las sesiones con el parque móvil de educación vial. DM

corresponden a la altura de 1,36 metros – cuando pueden prescindir de la ‘sillita’ – y 1,50 metros – altura en la que ya se pueden sentar en la parte delantera. Con este mural, «los escolares aprendan a respetar la normativa como ocupantes de un vehículo y siempre que quieran pueden medirse y comprobar hasta cuándo deben hacer uso de los sistemas de retención».

Hacer más seguros los caminos escolares es otra de las preocupaciones de este policía. Hace dos

años, impulsó desde Apemev y con la colaboración del Ayuntamiento, la colocación de señales emocionales en determinados puntos estratégicos de las rutas a pie a los colegios. Algunas de las señales recuerdan a los estudiantes que hay que mirar a izquierda y derecha antes de cruzar en un paso de cebra y otras que la Policía está para ayudarles. «Quiero que vean a los agentes como alguien cercano con el que pueden contar en un momento dado. De hecho, los agentes siempre estamos en los pasos de pe-

tones próximos a los colegios a las horas de entrada y salida».

Dentro del marco de los caminos escolares, en los últimos cursos ha organizado en los colegios de la villa la campaña europea ‘El juego de la serpiente’, que busca promover entre el alumnado la movilidad sostenible, animándoles a ir a clase caminando, en bicicleta, utilizando el transporte público o compartiendo coche. La campaña ya se ha llevado a cabo en los colegios Juan de la Cosa y Picavea y el próximo mes de mayo se desarro-

llará en el Sagrado Corazón de Jesús. Durante la misma, el agente promueve quedadas para que los escolares acudan al centro caminando y en caso de que lo hagan en coche, propone que se aparque un poco antes y hacer los últimos metros a pie. «Se trata de fomentar los desplazamientos saludables y a la vez el riesgo derivado de la circulación de vehículos en el entorno de los centros educativos». Y es que el agente ha percibido que se ha mejorado la sensibilización en cuanto a los sistemas de retención

pero «continúan las malas prácticas en los estacionamientos alrededor de los colegios. Los padres aparcan mal, acelerados y en doble fila». Un hábito que se quiere modificar con este proyecto que ha cosechado buenos resultados.

El agente incide en la importancia de enseñar educación vial en los colegios pues aporta valores de respeto, civismo y convivencia pero aboga por hacerlo de forma transversal ya que como asignatura veo más importante la implantación del lenguaje de signos».

El patinete eléctrico, en el punto de mira

Tegui, San Bartolomé y Tías retiran vehículos de movilidad personal a Wind por carecer de permiso para ejercer la actividad y circular por zonas peatonales

Aránzazu Fernández
 ARRECIFE

El control de los patinetes eléctricos en Lanzarote se mueve entre la regulación y el vacío legal, ya que no todos los municipios de la Isla cuentan con ordenanzas ni decretos que regulen ese tipo de movilidad personal en las vías públicas ni tampoco la actividad de los negocios que alquilan esos vehículos motorizados.

“Somos los primeros interesados en que esta actividad se regule”, aseguró ayer Gerard Sellarés, responsable de la empresa alemana Wind para el sur de Europa, que cuenta desde hace un año con 200 patinetes eléctricos en Lanzarote repartidos entre Costa Tegui, Arrecife, Playa Honda (San Bartolomé) y Puerto del Carmen (Tías), además de un centenar en depósito de repuesto para sustituir los que se estropeen.

Algunos de estos VMP aparecen tirados en aceras y avenidas obstaculizando el paso de los peatones, situación que causa el malestar de los ciudadanos. En otros casos hay usuarios (no solo clientes de Wind) que circulan con ellos a una velocidad excesiva por zonas peatonales, a pesar de que no pueden ir a más de diez kilómetros por hora.

El Ayuntamiento de Tegui, que aprobó el pasado mes de diciembre la Ordenanza Reguladora de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) para regular su uso en las vías urbanas del municipio, informó esta semana de la incautación de 50 patinetes eléctricos de Wind que operaban de forma irregular en Costa Tegui al incumplir la normativa relativa a Seguridad y Convivencia Ciudadana, en vigor desde octubre de 2016.

Integración en el tráfico urbano

En el artículo 30.1 apartado L de la ordenanza de Seguridad y Convivencia Ciudadana se detalla que se considera una infracción grave “toda actividad no autorizada expresamente en los espacios y vías públicas y que implique una estancia uso abusivo, insistente o agresivo de estas zonas o que en general representen acciones de presión o insistencia hacia los ciudadanos, o perturben la libertad de circulación de estos u obstruyan o limiten el tráfico rodado de vehículos o la realización de cualquier ofrecimiento o requerimiento directo o indirecto de cualquier bien o servicio cuando no cuente con las autorizaciones preceptivas”, tal y como entiende Tegui sobre el servicio que ofrece Wind.

La infracción propuesta para Wind, señalaron fuentes del consistorio, es de 1.500 euros, cantidad que puede reducirse a la mitad por pronto pago.



LP/DLP/D.R.



En el depósito municipal. El Ayuntamiento de Tegui trasladó a un depósito municipal el medio centenar de patinetes eléctricos incautados a Wind, tal como se aprecia en la foto de la izquierda facilitada por el consistorio esta semana. Arriba, uno de los vehículos de movilidad personal de la empresa alemana, ayer, en la acera junto a la playa de El Reducto. Arrecife es el primer municipio de Lanzarote en el que Wind empezó a ofrecer su servicio en febrero del pasado año. De momento, no está presente en otras islas del Archipiélago, aunque está en conversaciones con el Ayuntamiento de La Oliva, señaló el responsable para el sur de Europa de la compañía, Gerard Sellarés, para implantarse en Corralejo (Fuerteventura).

Sobre la incautación de los patinetes de Wind por parte de Tegui, Sellarés indicó que no tiene “muchos detalles” sobre la misma “sino los publicados en medios de comunicación” y añadió que “las retiradas, normalmente, son puntuales y se debe a una serie de factores que son muy específicos de cada caso”.

“Somos los primeros interesados en que esta actividad se regule”, asegura la empresa

Añadió que “estamos en colaboración constante con las administraciones y seguimos lo que nos dicen, pero nuestro principal problema cuando intentamos regularlos a través de una declaración responsable o el pago de tasas de ocupación de la vía pública, es que no hay sitio ni número recibimos respuestas de los ayuntamientos acerca de dónde englobamos nuestra actividad. Queremos regularlos, pero no existe un epígrafe para este tipo de vehículo de movilidad perso-

nal o de alquiler por minutos de los mismos, por lo que operamos a través de acuerdos con los ayuntamientos, la Policía Municipal o proyectos pilotos, que es lo que hacemos en Canarias”.

El concejal de Movilidad, Eugenio Robayna, explicó que el objetivo de la Ordenanza Reguladora de Vehículos de Movilidad Personal es “favorecer su integración en el ámbito del tráfico urbano, ya que son una realidad en nuestras calles y además se han ido extendiendo de forma considerable”.

El responsable de Wind admitió que “estamos en un sector que no está regulado porque es muy nuevo”, aunque precisó que la mayoría de ayuntamientos tiene iniciativas para favorecer la movilidad sostenible y además la Dirección General de Tráfico (DGT), publicó el pasado año una instrucción transitoria en la que establece una serie de criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad, hasta que se publique la normativa correspondiente que va en la misma línea de lo que se está debatiendo en la

Unión Europea. A raíz de esas indicaciones de la DGT, dijo Sellarés, “ciudades como Madrid, Barcelona, Tarragona, Sevilla y Málaga han empezado a recibir por buenas manos a este tipo de empresas”. Sin embargo, continuó el directivo de Wind, “en Canarias no hay normativas sobre estos patinetes pero, por otro lado no hay ningún ayuntamiento que esté en contra de este modelo de movilidad”.

El concejal de Tráfico en San Bartolomé, Raúl de León, aseveró la pasada jornada que el consistorio ha impuesto catorce multas a Wind, de un importe de 300 euros cada una, “por obstaculizar la vía pública”. San Bartolomé aprobó en 2019 el decreto que prohíbe a los VMP circular por espacios destinados a los peatones como la avenida de Playa Honda, aceras y parques.

Arrecife que en febrero del pasado año retiró patinetes de Wind, carece de normativa al respecto, al igual que Tías. El concejal de Policía Local de Tías, Mame Fernández, apuntó que “hemos retirado algunos en Puerto del Carmen como un efecto de llamada de atención”. Yaiza también carece de ordenación.

Recuperan una noticia de 2019 y vuelven a liarla con los patinetes

original

La Policía Local y el propio sentido común atendiendo a la más elemental sintaxis lo deja bien claro. La proliferación de patinetes en San Fernando sigue siendo una cuestión que genera muchas dudas en la ciudadanía en cuanto su legislación. Hasta el momento, según la Ordenanza Municipal del Ayuntamiento su uso está prohibido. Y cuando se dice prohibido, es prohibido.

La noticia está de nuevo en las redes sociales aunque se trata de una declaraciones que se hicieron en Radio La Isla en el mes de febrero de 2019, hace ahora un año. Lo hacía saber Pablo Cumbreñas, subinspector jefe de la Policía de Barrio en San Fernando. O sea, lo decía antes de la directriz de la Dirección General de Tráfico que trata de poner orden en el desorden actual.

CAPÍTULO 2º El vehículo quad

Artículo 178 Definición de vehículo quad

A los efectos de esta Ordenanza, se considera "vehículo quad" cualquier vehículo movido por motor de combustión interna, independientemente de la cilindrada, o cualquier otro tipo de motor, que por su construcción conste con tres o más ruedas ya sea especial agrícola, especial de obras y servicios, ciclomotor (cuadriciclo ligero), cuadriciclo (automóvil) o cualquier otro de las mismas características que pudiera aparecer en el mercado, cuyos fines sean recreativos o deportivos.

CAPÍTULO 3º Prohibiciones

Artículo 179 Limitaciones

Los vehículos "QUADS" y los de características análogas cuyos fines sean deportivos o recreativos no podrán circular por el centro de la ciudad a la que se refiere el artículo 33 de esta Ordenanza, excepto los que posean autorización correspondiente

Artículo 180 Prohibiciones

- ➔ 1. Queda prohibida la circulación en el término municipal de San Fernando de las llamadas "mini-motos" o "mini-bykes" y los patinetes con motor.
2. Los vehículos "quads" y los análogos no podrán estacionar en los lugares llamados "Zona Azul" u "ORA", conforme se prevé en el artículo 41.2 de esta Ordenanza, ni en las zonas específicas limitadas a su circulación.
3. Las llamadas "mini-motos" o "mini-bykes" y los patinetes con motor no podrán estacionar en el término municipal de San Fernando.

CAPÍTULO 4º Señales expresas

Artículo 181 Formatos de las señales expresas

Conforme al párrafo segundo del artículo 10 de esta Ordenanza, para dirigir el mensaje a los vehículos que se refiere el artículo 179 de esta Ordenanza, se introduce el siguiente mensaje:

En la señal de circulación prohibida (R-100) cuando se trate de circulación prohibida a los vehículos "quad", el mensaje se podrá hacer de dos formas:

El subinspector de la Policía Local afirmaba que la regulación del tráfico en una ciudad depende del Ayuntamiento y no de la DGT. Y volviendo a lo mismo, en la ordenanza municipal está prohibido su uso.

El delegado de Movilidad, Francis Posada, insiste en que a lo que se refiere el artículo 180 de la Ordenanza de Circulación es a patinetes con motores de combustión, un término que el concejal se ha sacado de la manga porque en la Ordenanza pone únicamente patinete con motor. Y el eléctrico, por muy ecológico que sea, es un motor.

Caso aparte es que la Policía Local haga la vista gorda a los patinetes que además incumplen incluso la norma general de la DGT. Van por donde quieren, por las aceras, calles peatonales

Medio	Andalucía Información	Fecha	24/02/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	44 660	V. Comunicación	2 985 EUR (3,380 USD)
Pág. vistas	141 532	V. Publicitario	1483 EUR (1679 USD)

y a contramano a veces a velocidades en las que no podrían reaccionar en caso de un obstáculo cercano. Una persona, por ejemplo.

Lo realmente cierto en este mar de dudas es que el Ayuntamiento de San Fernando viene hablando de la nueva Ordenanza de Tráfico desde principios de este mandato e incluso desde el anterior y que los andalucistas de Andalucía por Sí, ante la tardanza y apoyando a colectivos de usuarios de patinetes ha pedido que al menos se modifique el artículo 180. Pero ni eso han hecho en más de un año.

Fran Romero, portavoz de AxSí, mantenía este sábado que está prohibido transitar con el patinete en San Fernando, ni por el carril bici ni por la calzada.

Francis Posadas, concejal de Ciudadanos ahora en el Gobierno, decía lo contrario. Que sí se puede circular. Y de hecho, se circula. El concejal de Movilidad dice que la nueva Ordenanza de Tráfico está parada porque hay que adaptarla a las últimas sentencias de los tribunales sobre este tipo de vehículos. O sea, que el caos va para largo. Y en caso de accidente será cuando lleguen los problemas mayores.



Cómo elegir el coche familiar perfecto Para que una silla de coche infantil se instale, este también debe cumplir una serie de requisitos que no siempre se tienen en cuenta

S. f. • original

La finalidad de cualquier Sistema de Retención Infantil (SRI) o silla de auto es siempre el mismo: proporcionar **la mejor seguridad posible al pequeño en caso de accidente**. Para que una silla de coche se instale de manera segura, el vehículo familiar también debe cumplir con **una serie de condiciones**.

Los coches modernos vienen equipados con **múltiples funcionalidades que minimizan el riesgo de accidente** y reducen las posibles consecuencias que estos puedan acarrear a sus pasajeros. A pesar de ello, el uso de sillas de auto para niños continúa siendo esencial e indispensable para transportar a los más pequeños de la forma más segura posible.

Sistemas de seguridad como airbags, ESP y ABS.

La posibilidad de desconectar el airbag del pasajero.

Fácil acceso a la zona donde va instalada la silla de auto para poder colocar y retirar al pequeño cómodamente.

Cierre de seguridad integrado en las puertas traseras.

La posibilidad de desactivar los elevalunas y otros elementos electrónicos situados en la parte trasera.

Sistema antipinzamiento para las ventanas traseras y el techo.

Protección solar integrada o UPF.

Si se instalan más de dos sillas de auto es importante asegurarse de que el asiento central es compatible con un tercer SRI.

Suficiente espacio en el maletero para guardar el cochecito.

Los anclajes ISOFIX son imprescindibles. Deben ser de fácil acceso.

Idealmente, debería existir una posición de asiento i-Size en el vehículo.

La hebilla del arnés del cinturón de seguridad debe ser fácilmente accesible y la longitud del mismo debe ser lo suficientemente extensa como para asegurar adecuadamente el SRI (esto es especialmente importante al comprar un coche antiguo o de segunda mano).

La silla de coche debe estar aprobada para su uso en el automóvil; toda la información necesaria se puede encontrar en el manual del vehículo.

Es importante verificar si la silla de auto que se quiere adquirir es compatible con el automóvil en el que se va a instalar. (Se recomienda consultar la información proporcionada por los fabricantes tanto del vehículo como de la silla de auto).

Verificar si hay suficiente espacio para un SRI a la hora de colocarlo en sentido contrario de la marcha.

Asegurarse de que el asiento del coche donde se va a colocar la silla de auto cuenta con anclajes ISOFIX y de que su anchura es suficiente para poder acomodar en él la silla de auto.

Si la silla de auto dispone de una pata de apoyo, será necesario verificar que se instale en un área del vehículo que ofrezca la estabilidad necesaria en caso de impacto. Algunos automóviles están equipados con espacios de almacenamiento en el suelo de la zona trasera. Sobre estos espacios no pueden colocarse las patas de apoyo al no ofrecer la estabilidad

necesaria en caso de impacto.

Los reposacabezas de los asientos traseros del vehículo pueden retirarse si se viaja con niños mayores sentados en asientos elevados con respaldo alto (grupo 2/3).

Apúntate a la [newsletter de Familia](#) y recibe gratis cada semana en tu correo nuestras mejores noticias

O súmate a [nuestro whatsapp](#), y recibe cada día en tu móvil lo más interesante de ABC Familia



Adelante pide al Ayuntamiento de Málaga que deje de retrasar la ordenanza para regular movilidad en patinetes

original

Zorrilla ha basado esta petición en los datos facilitados por el Órgano Autónomo de Gestión Tributaria a una pregunta formulada el pasado 5 de febrero por Adelante Málaga, en la que se solicitaba el número y la cantidad recaudada en virtud a sanciones a patinetes. La respuesta ha sido un total de 1.438 infracciones en el último años, "lo que significa una media de cuatro multas diarias a usuarios de patinetes".

En un comunicado, ha apuntado que de todas ellas "se ha podido concluir solo el 30 por ciento de los expedientes sancionadores, lo que ha supuesto una recaudación para las arcas municipales de 23.155 euros". "Las cifras evidencian un problema que requiere una actuación con una ordenanza adecuada y una campaña informativa para avanzar en la convivencia y la seguridad de todos los usuarios de la vía pública", ha manifestado el edil.

Por su parte, el también concejal de Adelante Nicolás Sguiglia ha considerado "muy criticable la gestión del equipo de gobierno en relación con los patinetes, no le da la importancia que requiere y la tiene dormida, lo último que hizo fue una chapuza de proceso de petición de sugerencias por internet, en el que no se ofrecía a la ciudadanía ni un borrador o una descripción de las líneas básicas de la futura ordenanza, fue solo un trámite para cubrir la obligación legal de la consulta ciudadana previa a la elaboración de una ordenanza o reglamento".

Sguiglia ha incidido en "la mala gestión de PP y Cs en torno a la movilidad en patinete" y ha explicado que "además de una ordenanza es necesaria una regulación de la actividad económica de alquiler de patinetes, actualmente un caos y salpicada de precariedad y abusos laborales".



20minutos

¿Quieres 2 puntos extra en el carnet de conducir? La DGT lo ponrá fácil

original



Desde la DGT están dispuestos a incentivar la **seguridad vial** formando a los conductores. Para ello ofrecerá **cursos de conducción** con los que, además, podrás ganar dos puntos extra en el carnet de conducir.

La DGT está inmersa en conseguir vías más seguras y conductores más preparados, ofreciendo un pequeño incentivo en el conocido carnet por puntos. Y es que **si realizas algún curso de conducción** fomentado por la propia Dirección General de Tráfico, tu recompensa serán **2 puntos extra**.

Estos están destinados principalmente al reciclaje de conductores ya experimentados, con el fin de refrescar sus conocimientos y potenciar sus reflejos al volante. No será necesario haber sido sancionado de alguna forma que haya mermado así su saldo de puntos, solo será necesario el querer incrementar o reciclar sus habilidades de conducción.

Hay que incidir en el hecho de que estos cursos nada tienen que ver con los existentes actualmente para la recuperación de puntos perdidos a través de sanciones, denominados de "sensibilización y reeducación". En estos últimos, se hace un mayor hincapié en mejorar el comportamiento de los conductores para con los ciudadanos y las leyes.



Los cursos propone la DGT son completamente voluntarios y serán mayormente prácticos, incidiendo en la técnica y mejora de conducción. Y no solo estarán disponibles para los conductores de vehículos de 4 ruedas, sino que también habrá espacio para los moteros.

Varias son las organizaciones que ya imparten cursos de mejora de la conducción, pero ahora, desde la propia DGT organizarán los contenidos y, sobre todo, supervisará su calidad. Por esto mismo, se matiza que el incremento de puntos por la superación de estos cursos no serán efectivos hasta que el sistema esté regulado y se pueda incrementar la mejora.

Los contenidos se centrarán en la formación de los conductores para evitar accidentes y preparándolos para superar situaciones de riesgo, conociendo más a fondo las capacidades de sus vehículos y de su equipamiento. Ante situaciones extremas, se destinan clases concretas para circular sobre nieve, lluvia o niebla, aunque también veremos cursos donde mejorar la eficiencia y consumos de nuestro vehículo.



El contenido, aunque será mayoritariamente práctico, también contendrán un pequeño apartado teórico. Estos cursos tendrán una duración mínima de 6 horas, y únicamente aumentarán nuestro saldo de puntos, aquellos establecidos por Orden del Ministerio del Interior. Una vez finalizado el curso, se otorgará al participante un certificado donde figurará su nombre y DNI. Pero, por si prefieres no esperar y no te importan los puntos, algunas marcas como

Volkswagen o Audi ponen a nuestra disposición cursos de conducción más que interesantes.

Cómo viajar con niños y tenerlo todo bajo control

original

Si este año te animas a llevar a tu familia a un lugar más especial a continuación te proponemos algunos consejos para preparar tu viaje.

Es muy importante siempre planificar cuando se va a viajar con niños.

Aunque todavía son muchas las familias que optan por una pequeña escapada de 4 o 5 días para sus vacaciones de Semana Santa, el estilo de vida de los españoles ha cambiado mucho en las últimas décadas y cada vez son más aquellas que escogen pasarlas en destinos exóticos o más lejanos. Si este año te animas a llevar a tu familia a un lugar más especial a continuación te proponemos algunos consejos para preparar tu viaje. [Roser Oliver, experta en viajes](#), nos recuerda algunos consejos.

Planifica

“La mejor manera de improvisar un plan es tenerlo todo todo planificado con antelación”. Puede que esta frase parezca un sinsentido pero realmente es una máxima que puedes aplicar a cualquier aspecto de tu vida. Tener tu agenda organizada al detalle te permite salirte del plan de manera improvisada precisamente porque te posibilita volver a ella en cualquier momento. Improvisar con niños sin tener un plan B no es una buena idea, nunca.

¿Hijo único o familia numerosa?

Porque no es lo mismo organizar un viaje para una familia “pequeña” que desplazarse con 3 o más niños y aunque hay algunos consejos comunes a ambos, la preparación del viaje requiere de diferente planificación. Intentaremos dar algunos consejos básicos que seguro te ayudarán, viajes con uno o más niños.

¿A dónde vamos?

¿Has pensado ya en el destino? Puede que parezca la primera decisión que debes tomar antes de cualquier viaje pero no es así. Tampoco diremos que es algo secundario, pero el verdadero valor de viajar en familia no es ni dónde ni cuándo viajar, sino la oportunidad que se nos brinda de disfrutar de los nuestros alejados del estrés y la rutina diarios. Si tus hijos tienen edad suficiente te recomendamos empezar a organizar el viaje juntos, hazles partícipes de la preparación del viaje ¡a veces los preparativos son tan divertidos como la aventura!

Si todavía no has decidido qué lugar visitar te ayudamos con algunas ideas. Puedes optar por los destinos más clásicos, como Londres, Centroeuropa, Roma... o quedarte en España y disfrutar de las playas de las Islas Canarias o Baleares. Pero si lo que quieres es algo un poco más especial, puedes optar por destinos en auge que en los últimos años han tenido un gran aumento de demanda y que solían reservarse para las vacaciones de verano.

- **Norte de África:** Países como Marrakech o Túnez son ideales para una escapada de 7 noches en familia. Son destinos relativamente cercanos pero lo suficientemente singulares o diferentes como para entusiasmar a grandes y pequeños. ¿Quién puede resistirse a dormir bajo las estrellas en el desierto o hacer una excursión en dromedario?
- **Crucero por el Mediterráneo:** Esta es sin duda una de las sugerencias estrella para viajar con niños. Un crucero nos permite tener a los pequeños entretenidos durante todo el viaje, ya que suelen tener una gran oferta de entretenimiento para los más pequeños. Además, nos brinda la oportunidad de hacer excursiones interesantes en una ciudad diferente cada día.
- **Viajes de aventuras:** Los viajes de multiaventura no son para todo el mundo pero si eres aventurero este es tu viaje. Estas propuestas suelen incluir una estancia en un alojamiento rural y una amplia oferta de actividades “de aventura” que suele ilusionar a cualquier niño. Esta opción no es apta para todo tipo de familias porque no a todo el mundo le gusta la idea de subirse a un kayak o hacer rafting, pero sin duda es una opción ideal para los más atrevidos.

Tanto si sueles dejar en manos de una agencia la organización de tus viajes como si tienes

por costumbre contratarlo todo por tu cuenta, es muy recomendable que te asegures que el alojamiento en el que te vas a hospedar es “family friendly”. Hoy en día es frecuente encontrar establecimientos o complejos turísticos que reservan una área “solo para adultos”. Aunque en algunos hoteles ambas zonas siempre están diferenciadas, es aconsejable asegurarnos de que los niños son bienvenidos en todas instalaciones, por lo que nuestro consejo es que evites los establecimientos que puedan tener un área reservada a los adultos.

Ya sabemos cuándo, a dónde y con quien ir, ahora nos quedan algunos flecos sueltos.

¡Que no se te olvide!

PLANIFICA:

Si alguno de tus hijos todavía no camina o es demasiado pequeño para grandes caminatas, te aconsejamos que lleves una mochila portabebés en el equipaje. Con un portabebés tienes el acceso asegurado a cualquier lugar sin tener que preocuparte de escaleras o lugares de difícil acceso. Si por el motivo que sea prefieres llevar tu cochecito es muy aconsejable que te asegures que los lugares que quieres visitar son accesibles con élla. Si no lo haces puede resultar decepcionante no poder finalizar una excursión por no haberlo planificado antes.

¿Vas a alquilar un vehículo? Recuerda que si no quieres llevar la tuya tendrás reservar una silla de coche con anterioridad. Además, si usas un sistema de retención infantil a contra marcha debes saber que en la actualidad este tipo de sillas todavía no se encuentran disponibles en todas las empresas de alquiler de vehículos, por lo que deberás informarte bien antes de iniciar el viaje.

Seguro de viaje: Imprescindible. Por el precio de una comida puedes contratar un seguro de viaje que te ofrezca suficientes coberturas como para que puedas viajar con tranquilidad. Sea cual sea el destino escogido viajar con un seguro de viajes nos aportará la seguridad que necesitamos cuando viajamos con niños.

Recuerdos magníficos, momentos inolvidables

Haz tu Cuaderno de Viaje: Aunque hoy en día ya hay en el mercado algunos “diarios” muy originales para los más pequeños, nuestra propuesta es que elaboremos nuestro propio “Cuaderno de viaje”. Sólo necesitaremos un cuaderno bonito, pegamento de barra y lápices o rotuladores. En nuestro cuaderno, además de escribir los acontecimientos del día a día, podremos ordenar todas nuestras experiencias de manera muy visual.

- Pegaremos pequeños recuerdos, como la entrada a un museo, un pequeño mapa o plano o el ticket de un autobús.
- Una cámara Polaroid es siempre una idea divertida y que suele encantar a los niños. Iremos haciendo nuestra fotos y las pegaremos en el cuaderno a medida que transcurre nuestra aventura.
- Haremos listas de las nuevas comidas que hemos probado, de los museos que hemos visitado o de los helados que nos hemos tomado.
- Dibujaremos todos los paisajes y personajes que nos vayamos encontrando durante el viaje. Es nuestro cuaderno ¡podemos dibujar todo aquello que se nos ocurra!

Cuando crezcan estas son las imágenes que guardaran en su memoria, junto con los cumpleaños, las comidas de Navidad o los carnavales. ¿No es importante tomarse un tiempo en planificarlas como es debido? Pues ya sabes, coge papel y boli y empieza a organizarte, ¡recuerda que ya queda muy poco para poder disfrutarlas!



Cómo consultar los puntos del carnet de conducir

original

La Dirección General de Tráfico (DGT) estudia **otorgar dos puntos extra en el carnet** a aquellos conductores que realicen un curso de conducción segura. Pero, **¿cómo saber en primer lugar cuántos tenemos?**

Para consultar nuestro saldo de puntos, **nuestro permiso debe estar en vigor**. Cumplido ese requisito, existen diferentes maneras de comprobar cuántos tenemos: bien **presencialmente**, en una Jefatura u Oficina de Tráfico (**solicitando cita previa online en este enlace** o llamando al 060), o bien a través de **Internet**. Si queremos hacerlo online, tenemos tres opciones: con usuario, mediante el sistema cl@ve o con certificado digital.

Consulta de puntos con usuario

Para consultar los puntos que tenemos en el carnet con este proceso, tenemos que estar registrados en el sistema de puntos de la DGT. Si no lo estamos, podemos **solicitar una clave**, que se enviará a nuestro correo electrónico. Una vez registrados, podemos consultar nuestros puntos **en este enlace** con nuestro usuario y contraseña.

Consulta con cl@ve

Otra opción es consultar nuestros puntos mediante el sistema cl@ve, si disponemos de un PIN o una cl@ve permanente. Podemos acceder a esta opción **a través de este enlace**.

Consulta con Certificado Digital o DNI electrónico

Si tenemos un certificado digital o DNI electrónico, también podemos hacer la consulta **mediante este enlace**.

¿Cuánto cuesta consultar los puntos?

El servicio para consultar nuestros puntos del carnet es gratuito, según la DGT.

¿Cuántos puntos tengo de inicio?

Los **conductores noveles**, con menos de tres años de experiencia al volante, arrancan con **ocho puntos** en el carnet. Pasados esos primeros años, reciben tres más hasta alcanzar los **12**. Si en seis años no se cometen infracciones, se puede llegar hasta un saldo de **15** puntos (dos en los primeros tres años sin infracciones y un tercer punto más pasados seis años).

¿Cómo recupero puntos? ¿Qué pasa si me quedo a cero?

Cuando un conductor **pierde todos los puntos**, pierde también el permiso para conducir. Debe ese momento deberá **esperar seis meses y realizar un curso de concienciación** sobre seguridad vial para obtener uno nuevo y recuperar ocho puntos. Además, habrá que realizar un **examen teórico**.

Por otra parte, existen una serie de **cursos para recuperar puntos cuando se han perdido algunos**, pero no todos. Puedes consultar cuáles son estos **cursos en este enlace de la DGT**. Tienen una duración total de 12 horas y permiten recuperar hasta seis puntos del carnet.

También es posible **recuperar puntos, si no tenemos multas graves, evitando cometer más infracciones**: en el plazo de un año recuperaremos los 12 puntos de carnet y, desde ahí, si no cometemos más, podremos acceder al saldo máximo de 15. Por el contrario, si tenemos una infracción grave, el plazo para recuperar los 12 puntos será de tres años.



Una movilidad para la tercera edad

original

Según los datos que maneja el Instituto Nacional de Estadística, en el año 2030, 1 de cada 4 españoles tendrá más de 65 años. Por este motivo, Stop Accidentes reunió en Madrid a un buen número de expertos de diversas disciplinas en el XIV Foro Contra la Violencia Vial para reflexionar sobre 'La movilidad de las personas mayores: factores claves de causalidad y mecanismos de prevención'.

A través de las diferentes ponencias, se debatió sobre el nuevo modelo ciudad, cómo se puede fomentar un envejecimiento saludable y activo, cómo se comportan los mayores como conductores y como peatones, qué cambios está impulsando este colectivo, qué riesgos asumen desde el punto de vista de la seguridad vial y cuáles son los retos para el futuro. Durante la presentación de la jornada, el fiscal de Sala de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, subrayó la necesidad de diseñar «una movilidad para la tercera edad», lo que implica ir hacia «ciudades peatonalizadas, sin vehículos contaminantes y donde el peatón sea el protagonista». También añadió que los más mayores tendrán que 'reeducarse' y «reeducar a todos con su ejemplo».

Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, aclaró que «en relación con el censo, la diferencia de los conductores de más de 65 años se encuentra más en la vulnerabilidad que en el riesgo de implicación en un accidente». Según los datos de fallecidos y hospitalizados tras un siniestro vial, las personas con más de 65 años están implicados en más colisiones laterales, frontolaterales y alcances, en más accidentes entre semana y de día y en más choques en intersecciones.

También comenten más infracciones por no usar el cinturón de seguridad y la mayoría de las víctimas son hombres. En cambio, tienen menos colisiones frontales y salidas de la vía y cometen menos infracciones relacionadas con la velocidad o el consumo de alcohol o drogas.

Ana Novella, presidenta de StopAccidentes, subrayó el papel que debería tener el médico de familia a la hora de certificar o no la aptitud de una persona para seguir conduciendo.

LA VERDAD

El Ayuntamiento de Roquetas organiza un taller de Educación Vial para embarazadas

original

El Ayuntamiento de Roquetas de Mar, a través de la Concejalía de Desarrollo Urbano que dirige Francisco Gutiérrez, ha organizado un taller de Educación Vial para embarazadas en el centro de salud de El Parador. Un encuentro que ha tenido una gran acogida entre los ciudadanos ya que las 15 plazas que se ofertaron han sido cubiertas mediante inscripción previa y el objetivo de la charla es concienciar a la sociedad sobre la importancia que tiene la adopción de medidas de seguridad vial a todos los niveles, especialmente durante el embarazo y hasta que los niños alcanzan 1,5 metros de altura.

Gutiérrez estuvo presente en el inicio del taller para agradecer la respuesta por parte de los participantes y poner de manifiesto la necesidad de concienciar en este sentido: “Es importante conocer el funcionamiento de los sistemas de retención porque en definitiva salvan vidas y una buena colocación de las sillas homologadas y el cinturón permite reducir un 75% el riesgo de muerte y un 90% las lesiones”, explica el edil.

El éxito que los cursos de Educación Vial han cosechado en los centros escolares de la ciudad ha permitido que Desarrollo Urbano incremente su apuesta, extendiendo los conocimientos al ámbito familiar. “Vamos a seguir potenciando este aprendizaje porque estamos convencidos de que es el camino para formar a una sociedad más comprometida con la seguridad vial”, apunta Gutiérrez.



Consulta cuántos puntos te quedan en el carnet de conducir

original

DGT

Muchos conductores tienen la duda de cuántos puntos les quedan en el carnet de conducir o si habrán perdido alguno de ellos y no se han enterado. Para salir de dudas, simplemente hay que seguir estos sencillos pasos.

El **número de puntos que les queda en el carnet de conducir** es una incógnita para muchos conductores en España y la única forma de saberlo es a través de la **Dirección General de Tráfico (DGT)**, pero no es tan difícil como parece. De hecho, lleva unos pocos minutos, es **gratis** y consultarlo puede ahorrar disgustos más adelante.

Los conductores empiezan a tener el [carnet de conducir](#) con un saldo de **8 puntos** tanto cuando son noveles como cuando recuperan el permiso después de que se les retirara, que crece hasta **un máximo de 12** si no se cometen infracciones. En el caso de los conductores noveles y cualquier conductor que obtenga de nuevo su permiso tras habersele sido retirado empiezan con 8 puntos.

Para saber cuántos puntos ha perdido cada uno, se debe acceder a la página de la [DGT](#) relativa a esta consulta y seguir los sencillos pasos para consultar la información personal de cada conductor a través del formulario, como se puede ver en la imagen superior.

Para aquellos conductores que necesiten el documento oficial que acredita el número de puntos que se tiene sí que existe una tasa, que es **de 8.50 euros**.



● **Consulta del saldo de puntos (sin certificado)**

Por favor, introduzca sus datos identificativos para acceder a su saldo de puntos.

NIF / NIE: Clave de acceso:

Introduzca los caracteres que visualiza en la imagen:

Solicitar clave de acceso a la consulta de saldo de Puntos.
(Alta de usuario o si ha olvidado su clave)

Límites de velocidad: ¿En qué raras excepciones puedes superarlos al volante?

Centímetros Cúbicos • original



Es probable que hayas escuchado, o que recuerdes de la autoescuela, que **en algunos casos podemos rebasar el límite de velocidad**. Sin embargo, las normas de circulación varían con los años, por lo que vamos a repasar cuándo puedes realmente superar el límite de velocidad.

El **Reglamento General de Circulación, en su artículo 51**, es claro en este sentido: "Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas".

Es decir, solo podrán rebasar el límite en 20 kilómetros por hora, **turismos y motocicletas** que quieran adelantar a otro vehículo que **circula a una velocidad inferior** al límite de la vía, en carreteras que no discurran por suelo urbano.

Pero a esto hay que sumarle un factor más. **Si en un momento dado la vía cuenta con una señal R-301 específica de velocidad**, que no sea el recordatorio de la velocidad máxima de la misma, **no podremos superar este límite** marcado específico. Es decir, si circulamos por una carretera de 90 kilómetros hora, y nos encontramos con una señal R-301 de 70 kilómetros hora, no podremos sobrepasar este límite bajo ningún concepto.

La DGT estudia regalar dos puntos del carnet de conducir: descubre cómo obtenerlos

original

La DGT prevé regalar dos puntos más para el carnet de conducir.

La Dirección General de Tráfico (DGT) está estudiando otras formas de fomentar la conducción segura. Una de las que baraja es **regalar dos puntos extra en el carnet de conducir a los buenos usuarios**. ¿Cómo obtener estos puntos de regalo de la DGT? Pues haciendo un curso de seguridad vial en una autoescuela.

Así, la DGT no sólo ve en las sanciones económicas y en las retiradas de puntos y del permiso una manera de hacer las carreteras más seguras. También pasar de nuevo por la autoescuela (aún no se saben cuánto costarán los cursillos) servirá para que haya conductores más seguros.

En principio, los cursos que barajaría la [Dirección General de Tráfico](#) serían de unas seis horas, con parte teórica y práctica, aunque esta por ver qué tiempo habrá que dedicar a cada una de ellas. Esta formación no tiene nada que ver con los cursillo obligatorias que hay que hacer cuando te quitan seis puntos del carnet por una falta muy grave.

Esta novedad se enmarca en la reforma de la Ley de Tráfico de 2015 que está en proceso de revisión en los despachos de la Dirección General de Tráfico. La DGT no ha informado ni de plazos ni sobre los detalles de la medida: por ejemplo, si podrán optar a estos dos puntos extra aquellos conductores a los que se les haya retirado determinado número de puntos en un determinado tiempo (un año antes, dos años...)

Entre los puntos que revisa de la DGT de la actual Ley de Tráfico también se revisa la posibilidad de aumentar las sanciones contra las personas o aplicaciones que adviertan a otros conductores de controles policiales.

Suances.- La biblioteca municipal acoge una exposición sobre educación y seguridad vial

original



CANTABRIA.-Suances.- La biblioteca municipal acoge una exposición sobre educación y seguridad vial

Contenido: La biblioteca municipal acoge la exposición 'Suances camina seguro', sobre educación y seguridad vial, que ofrece un recorrido por la historia, desde las calzadas romanas y los primeros pasos de peatones, hasta la actualidad.

- **Headline / Tema:** Suances.- La biblioteca municipal acoge una exposición sobre educación y seguridad vial
- **Pie de Foto:** Exposición
REMITIDA / HANDOUT por AYUNTAMIENTO DE SUANCES

Fotografía remitida a medios de comunicación exclusivamente para ilustrar la noticia a la que hace referencia la imagen, y citando la procedencia de la imagen en la firma

- **Firma:** AYUNTAMIENTO DE SUANCES
- **Fotos del Tema:** 1

Biblioteca de Suances acoge una exposición sobre educación y seguridad vial

[original](#)

Torrelavega, 21 feb (EFE).- La biblioteca municipal Elena Soriano de Suances acoge durante las próximas semanas una exposición sobre educación y seguridad vial, dirigida de forma especial a los niños...