

• Revista de Prensa •
Del 22/02/2019 al 25/02/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	24/02/2019	Ideal Granada, 3-5	Un día entero dentro de la Circunvalación	Escrita
2	25/02/2019	terrencine.com	Ya está en marcha el Premio Nacional de Cortometrajes de Educación Vial para centros escolares	Digital

SECTOR

3	25/02/2019	Diario de Mallorca, 8	Los patinetes podrán circular por zonas limitadas a 30 kilómetros	Escrita
4	25/02/2019	El Periódico de Extremadura, 3	Bicis y patinetes irán por la calzada y por sus carriles con casco y timbre	Escrita
5	24/02/2019	Málaga Hoy, 3	PATINETES	Escrita
6	24/02/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 12	Uno de cada cinco conductores no se examina para recuperar el carné	Escrita
7	23/02/2019	Diario de Mallorca, 7	La demora para el examen de conducir baja a 2,5 meses	Escrita
8	22/02/2019	20 Minutos	Cinco señales de que no eres tan buen conductor como crees	Digital



Un día entero dentro de la Circunvalación

JAVIER MORALES



✉ jmorales@ideal.es
 @javimobo

Analizamos 24 horas de un viernes en 9.000 fotos. Pese a que las estadísticas marcan un descenso de hasta 40.000 vehículos al día en la última década, la autovía sigue quedándose pequeña. Hay tres puntos conflictivos y un accidente con heridos cada tres días

Arrancar el coche a las dos menos cinco o hacerlo a las dos en punto marca la diferencia entre llegar a tiempo o con hasta media hora de retraso. Pese a que las estadísticas, aún provisionales en 2018, avalan un notable descenso en el volumen de vehículos que cada día cruzan la A-44 entre el enlace con la A-92 y la A-395 –la Circunvalación–, lo cierto es que la autovía suele convertirse en un embudo en cada hora punta. La situación se agudiza a las puertas del fin de semana. Basta una colisión leve para que el colapso se extienda en ambos sentidos, por el conocido como ‘efecto mirón’ o ‘cremallera’: vehículos que se detienen a observar un accidente y provocan un tapón.

Una cámara instalada el viernes 15 de febrero por IDEAL muestra la evolución del flujo de vehículos desde las seis de la madrugada del viernes hasta las doce del mediodía del sábado. A través de la observación directa de esta cámara ubicada en la terraza del hotel Barceló Granada Congress –que disparó más de 9.000 imágenes–, de las ‘apps’ de navegación y de las cámaras de tráfico de la DGT y el Área de Movilidad de la capital es posible trazar la crónica de un viernes –sin demasiados sobresaltos– en la Circunvalación.

Al amanecer, en la Circunvalación hay un intercambio de poderes: los trabajadores de madrugada, muchos de ellos al volante de vehículos pesados, ceden a las familias el espacio de este vial que bordea Granada de norte a sur. Las primeras retenciones del día



07:00 h. Los primeros coches a la entrada a Granada, al amanecer.



08:15 h. Comienza el atasco en la hora punta de la mañana, con más de 10.000 vehículos en la autovía.



14:30 h. Las retenciones de mediodía, desde la terraza del Barceló Granada Congress.



20:30 h. La última cola, a la salida del trabajo.

Las horas punta de la Circunvalación

8:00h.

La primera hora punta: a las ocho de la mañana llega el primer 'atasco'. Se deja notar especialmente en sentido Jaén. A partir de las nueve disminuye la densidad de vehículos: el tráfico se relaja, aunque no cesa el goteo de vehículos a media mañana. Comparado con el sábado a las mismas horas, la diferencia es notable.



21:00h.

El atasco del viernes noche: con buen tiempo, a la playa. No obstante, el atasco que suele generarse desde minutos antes de las nueve y hasta las diez de la noche, también se deja notar en invierno. Por ejemplo, en las principales entradas a la capital, los accesos a los centros comerciales y, en consecuencia, en la propia Circunvalación, especialmente en sentido Jaén.



06:00h

09:00h

12:00h

15:00h

18:00h

Viernes, 15 febrero

14:30h.

La salida de colegios e instituto: las imágenes de la cámara instalada en la azotea muestran cómo entre las dos y las tres de la tarde la Circunvalación vuelve a niveles similares a los de primera hora de la mañana. Eso sí, en sentido contrario. Los nudos de Recogidas y Méndez Núñez son los puntos más congestionados. El grueso del atasco en sentido Motril se sitúa entre la salida de Maracena y la de la carretera de Málaga.



19:00h.

Al centro comercial: el fin de semana empieza con los desplazamientos por ocio. Vuelven las retenciones a la entrada de Recogidas y en el entorno del Nevada y el centro comercial Kinópolis. A media tarde, el atasco en sentido Jaén se concentra en la salida de la carretera de Málaga.



GRÁFICOS: CARLOS J. VALDEMOROS

se empiezan a notar entre las siete y media y las ocho de la mañana, minutos antes del timbre que marca la entrada a los 154 centros educativos de Infantil, Primaria, Secundaria y Bachillerato de la capital. De estos, 84 son privados o concertados, con alumnos procedentes de otras localidades del área metropolitana que se traducen en más vehículos en la Circunvalación.

Dos nudos

La Policía Local de Granada no tiene competencias para regular el tráfico en la Circunvalación. Pero, como explica su portavoz, Jacinto Sánchez, juega un papel fundamental a la hora de controlar los flujos en la Circunvalación. El porqué es sencillo: actúan en los nudos en los que coinciden los vehículos que entran y salen de la ciudad. Dos son los más conflictivos: Recogidas y Méndez Núñez.

«Lo principal es vaciar la ciudad», explican desde la Policía Local. Controlan el tráfico de salida en ambos ejes –con varios colegios cercanos, lo cual agrava el tráfico– desde las siete y media a las nueve menos cuarto, aproximadamente, de los días laborables. Tienen que trabajar en coordinación con los semáforos que, en las horas punta, sofistican el tránsito en las glorietas.

Si nada se tuercie, como sucedió el 15 de febrero, no hay más incidencias que la circulación densa en determinados puntos. Pero en cuanto hay un choque entre dos vehículos –las colisiones por alcance son las más comunes– la circulación se ve afectada en ambos sentidos. «Está estudiado que la gente es muy curiosa y se para a ver lo que pasa, eso nos crea retenciones», afirman desde la Policía Local.

Líneas amarillas

Resuelta la madeja de la mañana, en torno a las 13.45 empiezan las 'líneas amarillas' que luego se teñirán de rojo. Con ellas represen-



Perspectiva de la Circunvalación en hora punta en sentido Motril. :: ALFREDO AGUILAR

ta la aplicación Google Maps –el navegador más utilizado por los conductores– el tráfico atorado. En dirección Motril, la mancha se ex-

tiende desde la rotonda de Maracena –cuyos carriles de entrada están ya repletos– hasta Granada, a la altura de la Juventud. Al otro

lado de la capital, la rotonda de Armilla y sus accesos es otro punto caliente. En el nudo del PTS, los problemas de tráfico han ido a me-

nos gracias al ramal estrenado al inicio de curso.

Las 14 horas es el momento de mayor tráfico en la Circunvalación. Según datos del Ministerio de Fomento facilitados por el Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada, el viernes 9 de noviembre a esa hora atravesaron el punto de medición más de 10.000 vehículos. Y en un viernes cualquiera, como el pasado día 15, las líneas empiezan a colorearse de rojo a la altura del parque de las Alquerías.

Los coches no llegan a detenerse –como si sucede en cuanto hay algún 'toque'–, pero un tramo que se puede recorrer en unos seis minutos sin rozar los límites de velocidad, de acuerdo con las estimaciones de los navegadores, pasa a los veinte, como pudo comprobar

El 'efecto metro' en el tráfico

El kilómetro 127 de la A-44 es determinante para evaluar la movilidad en Granada. Allí, a la altura de las Alquerías, una estación 'semipermanente' mide el tráfico en la Circunvalación. Las últimas estadísticas publicadas, aún provisionales, apuntan a un notable descenso del tráfico en la Circunvalación, que regresaría a niveles de 2002 con una media de 113.914 vehículos diarios. El dato hay que tomarlo con cautela, puesto que aún es provisional y las tablas suelen ir al alza en la publicación definitiva, según fuentes consultadas por IDEAL. De los 142.137 vehículos que de media pasaban por el sensor de la A-44 en 2017, en 2018 se habría pasado a 113.914. Hay que remontarse a 2002 para llegar a una cifra similar. No obstante, el escalón –28.223 vehicu-

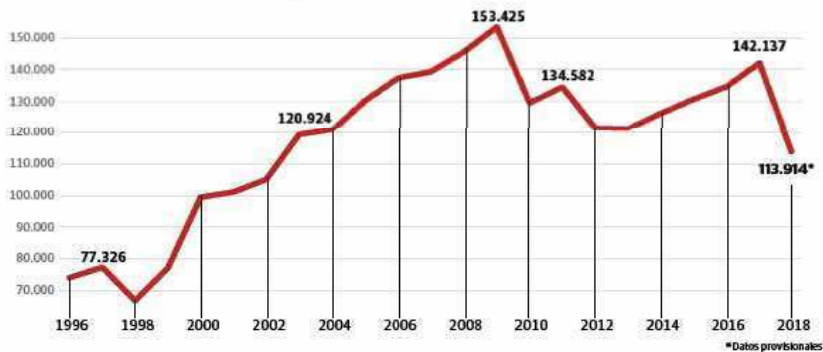
los menos– es demasiado pronunciado, por lo que habrá que esperar hasta las próximas semanas para calcular definitivamente el 'efecto metro'. La Junta de Andalucía habló en mayo, utilizando las mismas fuentes, de 11.000 vehículos menos cada día en la Circunvalación. Datos facilitados por el Consorcio Metropolitano de Transportes confirman lo que se percibe sobre el asfalto: hay picos de tráfico a las nueve, las dos y última hora de la tarde.

los menos– es demasiado pronunciado, por lo que habrá que esperar hasta las próximas semanas para calcular definitivamente el 'efecto metro'. La Junta de Andalucía habló en mayo, utilizando las mismas fuentes, de 11.000 vehículos menos cada día en la Circunvalación. Datos facilitados por el Consorcio Metropolitano de Transportes confirman lo que se percibe sobre el asfalto: hay picos de tráfico a las nueve, las dos y última hora de la tarde.



Evolución del tráfico en la Circunvalación de Granada

Datos de la media diaria de vehículos que circulan en el kilómetro 127 de la A44



Media de vehículos diarios por meses en la Circunvalación

Datos de media de 2011 a 2018



Tipos de accidentes en la circunvalación

Datos entre los años 2014 y 2017



«Busqué una casa que no me obligara a pasar por la A-44»

J. M.

GRANADA. A la espera de una segunda Circunvalación sin fechas en el horizonte, con los distribuidores VAU aparcados y el 'cierre del anillo' de nuevo sobre la mesa pero sin plazos, quienes cada día tienen que moverse entre Granada y el Área Metropolitana deben optar por el transporte público o resignarse a atravesar una vía colapsada. Hay quien llega a elegir su nuevo hogar teniendo en cuenta el tráfico.

María Cueto buscaba casa –con tres dormitorios– en Granada y desde el primer momento tuvo clara una premisa: debía estar situado en la mitad Norte de la capital, para esquivar el paso por la A-44 a la hora de ir al 'tajo'. «Descarté cualquier cosa que me obligara a cruzar la Circunvalación para ir al cole de los niños o al trabajo, sólo busqué de la Circunvalación hacia arriba», señala. El Fargue, Peligros o Pulinas fueron algunas de las opciones. Finalmente se decantó por Jun.

Otros tienen que convivir día tras día con el bullicio automovilístico de este tramo de A-44. Ramón Alcaraz, presidente de la gremial del taxi de Granada, tiene la opción en determinados momentos del día de 'regatear' el atasco, porque los taxis pueden atravesar la ciudad a través del eje Gran Vía-Constitución. «Nosotros nos avisamos. Cuando un compañero ve que hay un incidente comunica con la central y ella nos avisa a nosotros», explica.

Para José Blas, presidente en Granada de la Confederación Nacional de Autoescuelas, circula «a contracorriente» para ir al trabajo, sin meterse en el atasco que se genera en sentido contrario. «Pero una vez que cojo al alumno y voy en coche padezco la autovía a diario, unas veces la encuentro de una manera y otras de otra», cuenta. Advierte de la necesidad de aumentar la distancia de seguridad para evitar colisiones por alcance, y de no caer en el 'efecto mirón' que agrava las retenciones en caso de accidente.

IDEAL. A las dos y media de la tarde, la mancha roja en ambos sentidos se extiende desde Méndez Núñez a la carretera de Málaga. También hay retenciones en la entrada de Recogidas desde Motril. Mientras, el área de Movilidad informa de retenciones en las principales vías: la avenida de Andalucía, Camino de Ronda sentido Zaidín, Doctor Olóriz, la bajada de Méndez Núñez...

La concentración de vehículos no se disuelve hasta una hora después, cuando empieza una pequeña 'siesta' en la Circunvalación. Más tarde, pasadas las cinco, llega el atasco en la salida de Granada por la carretera de Málaga y junto a las zonas comerciales: las entradas al Centro, el entorno de la rotonda de Maracena –acceso al cen-

tro comercial Kinépolis– y la entrada a Armilla –junto al Nevada Shopping–. A las 19.44 aparece en la web de la Dirección General de

Tráfico el aviso de congestión «con circulación irregular» desde Albolote a Granada en sentido Motril. Más permeable suele ser el trá-

Un accidente con heridos cada tres días

Cada tres días, de media, hay un accidente con heridos en la Circunvalación. Es el principal dato que se desprende de las estadísticas de siniestralidad de la Dirección General de Tráfico, que cifran en 441 los siniestros. Entre 2014 y 2017 hubo 441 avisos de colisión, la mayoría 'alcances' que suman 853 lesionados. A ellos hay que

añadir 2 fallecidos; en el verano de 2018 hubo un tercero. Entre los más graves de los últimos años, en abril de 2008, un conductor perdió el control de su coche tras recibir un golpe de un camión y cayó por un desnivel de seis metros a la rotonda de Méndez Núñez, por donde minutos antes pasaban los niños camino del colegio. El conductor del vehículo falleció. En octubre de 2009 falleció un motorista golpeado por la pizarra desprendida de un camión.

fico nocturno. En verano adquiere más peso, con la 'huida' hacia la Costa Tropical, y la manilla en las nueve suele marcar ese límite crítico entre llegar a tiempo o asumir veinte minutos de demora.

El viernes, la jornada laboral concluyó con retenciones leves. En la madrugada, la Circunvalación es un remanso: mientras en hora punta la afluencia es de 10.000 vehículos, entre las dos y las cuatro de la madrugada apenas llega a los 1.000.

La cámara en la azotea del hotel Barceló deja de disparar 30 horas y 9.000 disparos después. Y en las últimas fotos es posible apreciar la gran diferencia entre el tráfico a media mañana de un viernes y el goteo de vehículos del sábado.

Ya está en marcha el Premio Nacional de Cortometrajes de Educación Vial para centros escolares

original

La VII Edición de los **Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial**, organizados por el RACE y Goodyear, han abierto el periodo de inscripción para el envío de vídeos de educación vial que estén protagonizados por niños en edad de primaria y secundaria. El objetivo: enseñar educación vial en los centros escolares con el fin de mejorar la seguridad de los niños en el tráfico, y conseguir futuros adultos más comprometidos con la Seguridad Vial.

- Más de 6.500 euros para repartir entre los finalistas, además de otros regalos en unos galardones que desde este año se amplían a cinco centros educativos ganadores
- Esta iniciativa, impulsada por el RACE y Goodyear, cuenta con el apoyo del Ministerio de Educación y Formación Profesional, el Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales (ICAA), la Dirección General de Tráfico, la Fiscalía de Seguridad Vial, la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas y la Fundación CNAE
- Durante las pasadas ediciones, 3.555 niños participaron en los Premios, con 583 cortometrajes.



Los participantes deberán desarrollar un cortometraje de entre 30 segundos y 1 minuto de duración, donde se presenten situaciones con las que pueden encontrarse de camino al colegio, y transmitan un mensaje claro y conciso sobre un comportamiento vial cívico y seguro, ya sea como peatones, ciclistas, pasajeros del transporte escolar, público, o del vehículo privado.

El certamen, que ya se ha convertido en un clásico y que en 2019 celebra su séptima edición, experimentó en 2018 un crecimiento exponencial, con 271 vídeos presentados, procedentes de 103 centros educativos y en los que participaron 1.566 alumnos de 42 provincias. La participación también pulverizó sus propios registros, con 407.965 votaciones realizadas por Internet, y la promoción a través de las redes sociales con el hashtag #premioseducacionvial.

Los colegios que quieran participar en esta séptima edición deben subir sus vídeos para que todos los internautas puedan verlos y votarlos. El día 20 de mayo de 2019 es la fecha límite, tanto para presentar vídeos como para votar.

Tras el cierre, pasan a la fase final los 10 vídeos de Educación Primaria y los 10 vídeos de Educación Secundaria más valorados por los internautas.

El acto de entrega de los premios se celebrará en la sede de la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas en Madrid en el mes de junio de 2019, con la presencia del Jurado de Honor. Los premios se destinarán a actividades de promoción de la educación y la Seguridad Vial.

Fecha límite para la subida de vídeos y las votaciones: 20 de mayo de 2019 a las 17:00h.

Más información y bases [aquí](#)



Joan Ferrer

Concejal de Movilidad. A los pocos días de que un autobús enganchara por el brazo a una anciana, causándole graves heridas, Joan Ferrer (Palma, 1977) asegura que se investiga el caso, pero que este tipo de accidentes no son habituales. Sobre su mesa, tiene pendiente completar la normativa de circulación de los patinetes eléctricos y, aunque la cuestión está paralizada, le gustaría continuar con la peatonalización de más calles del centro de Palma



Joan Ferrer, en la sede de Movilidad, dentro del cuartel de Sant Ferran de Palma. MANU MIELNIEZUK

“Los patinetes podrán circular por zonas limitadas a 30 kilómetros”

► El regidor avanza que con una nueva normativa de circulación se podrá autorizar el ‘scooter-sharing’



Montse Terrasa
PALMA

■ ¿Qué número de quejas reciben por la conducción de los chóferes de la EMT?

Ⓜ No lo sé, hay de todo, a mí me llegan a través de un grupo de SMS de incidentes y accidentes. Y me llegan muchos que son frenazos del día a día porque se meten coches por delante y el autobús tiene que frenar. Y un frenazo normal, que harías con tu coche y que no tendría más trascendencia, en un autobús, en el que va gente de pie, pues se caen o se dan un golpe...

■ ¿Tienen encuestas de satisfacción de los usuarios?

Ⓜ Sí, y los valoran positivamente. AENOR nos certifica la calidad de varias líneas, la atención y cómo reacciona el chófer durante el trayecto, y la satisfacción es alta. Lo que pasa es que solo trasciende la punta, lo que se sale de lo normal.

Ellos periódicamente tienen que pasar una capacitación y hemos introducido una serie de ítems de control de estrés, de control de situaciones peligrosas, de mejora de la conducción para que puedan tener más destreza, y nos lo agradecen.

■ ¿Con los nuevos autobuses se mejorará la seguridad? ¿Habrá más visibilidad de las puertas?

Ⓜ En principio están de acuerdo con la normativa. Ellos [los conductores] no ponen el bus en marcha sin que esté todo el mundo dentro, o que se haya separado del autobús y tienen los instrumentos para hacerlo. Los buses cumplen con todos los parámetros de seguridad, no estarían en la calle si no fuera así. Mejorará la calidad, el ruido, la contaminación, pero en la seguridad no tiene porqué haber una diferencia.

■ ¿Cuándo llegarán las nuevas unidades?

Ⓜ Durante este primer semestre. No tenemos una fecha concreta,

pero la adjudicación ya está hecha, no se ha presentado ningún recurso, ha ido todo como una seda, por tanto, va según lo previsto. Tienen que llegar todos los buses durante 2019.

■ En cuanto a los patinetes eléctricos, está redactando un nuevo decreto. ¿Qué modificará?

Ⓜ Complementará el decreto que ya se publicó por parte de Seguridad Ciudadana con normas de aparcamiento, en base al informe de servicios jurídicos, y muy posiblemente dejaremos que los patinetes también puedan circu-

lar por las zonas 30. Hasta ahora solo podían circular por carriles bici segregados y aceras autorizadas para bicicletas y sendas ciclabiles, por tanto, una vez hablado con los técnicos y viendo cómo está evolucionando, incluiremos que puedan circular por zonas 30.

■ Creía que ya podían...

Ⓜ No, en las zonas 30 todavía no. Pueden circular por zonas 20, por los Acire, pero faltaban las zonas 30. No será una decisión política, sino técnica. Yo no me atrevería a decirle a los patinetes “circular por las Avenidas, que no te pasará nada”, cuando hay técnicos de Movilidad que tienen motivos para decir que no. Lo que lamento es que la DGT no haya formulado una normativa homogénea y clara que regule por dónde pueden circular los patinetes.

■ ¿Habrá parkings o zonas para patinetes compartidos de alquiler donde no molesten?

Ⓜ No, porque no se trata de molestias, se trata de que se estaba

« Esté claro que la plaza del Mercat es candidata a ser peatonalizada, es lógico»

haciendo una actividad prohibida de acuerdo con nuestra ordenanza. No era cuestión de lugar, sino de concepto: el uso de la vía pública para la explotación de una actividad que tiene un objeto privado y que está haciendo un uso especial e intensivo del espacio público. Nosotros tenemos dos ordenanzas, la de vía pública y la de circulación, que no permiten que pueda haber objetos en la vía pública destinados al alquiler. El informe jurídico nos ha dado seguridad y, aunque quisiéramos, no podríamos autorizar zonas para esta actividad. En un futuro, cuando se modifique la normativa, la ordenanza de circulación, se podrá establecer el *car-sharing*, *moto-sharing*, *bike-sharing* y *scooter-sharing* (patinetes), siempre que el municipio tenga la potestad de restringir el número de empresas, de unidades, el lugar de aparcamiento y una metodología para conceder licencias.

■ ¿Cuándo podría ser posible autorizarlo?

Ⓜ Cuando se haya modificado la ordenanza y no será en este mandato. Merece una reflexión más completa en la que haya otros sistemas de movilidad compartida que verdaderamente nos interesa mucho, como es el *car-sharing*.

■ ¿Tiene previsto peatonalizar más calles?

Ⓜ Los proyectos están paralizados. El de peatonalización de Vellázquez ya está en licitación. Y en el centro histórico, lo que teníamos previsto, tras recuperar el aparcamiento de plaza Major en octubre de 2019, es que sirviera de bolsa de alternativa para poder seguir peatonalizando. Está claro que la plaza del Mercat es candidata, es lógico, porque lo único que hace es generar tráfico de agitación y no soluciona nada a nadie en cuestión de movilidad. Los vecinos tienen ciertas necesidades de aparcamiento porque las posibilidades de aparcar son nulas a excepción de aquel trozo. Les daremos la alternativa de aparcar en la plaza Major a precios razonables, municipales.

■ Del parking de la calle Oms se llegó a hacer un informe de Movilidad? ¿No prevalece la seguridad de los peatones?

Ⓜ Sí, prevalece. Precisamente la ordenanza establece que cuando hay un caso así, el departamento de Movilidad ha de marcar el itinerario por el que ha de pasar el vehículo para generar las menores molestias. Pedí si era posible establecer una limitación horaria, pero el problema es que tenemos una serie de precedentes y estaban funcionando bien.

« Los conductores no arrancan el bus sin que esté todo el mundo dentro o separado de él»

LA NORMATIVA COINCIDIRÁ CON LA REDUCCIÓN DE 33 CALLES A 30 KM/H PARA INCORPORAR A ESTOS VEHÍCULOS

Bicis y patinetes irán por la calzada y por sus carriles con casco y timbre

La ordenanza VMP de Cáceres, entre las primeras del país, ya tiene aprobación inicial

Solo podrán transitar por las aceras de más de 5 metros que permita el consistorio

LOLA LUCEÑO
 caceres@extremadura.elperiodico.com
 CÁCERES

Los patinetes eléctricos y las bicicletas no podrán circular por las aceras ni otras zonas peatonales de la capital cacereña, salvo excepciones que serán debidamente anunciadas y señalizadas. Sí podrán hacerlo por carriles bici e itinerarios compartidos de peatones-ciclistas guardando ciertas normas (por debajo de 10 km/h). Y por supuesto podrán hacerlo por la calzada, es decir, con los demás vehículos, que será su «espacio natural». Así lo recoge la ordenanza reguladora de la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en Cáceres, que prácticamente ya tiene una regulación definitiva al haber recibido la aprobación inicial en el pleno municipal celebrado el jueves. Si no hay alegaciones durante el período de exposición pública, se dará por aprobada definitivamente. Si las hubiera, pasará de nuevo por el pleno.

El concejal de Policía Local y Movilidad, Rafael Mateos, recuerda que «Cáceres ha sido, junto con Barcelona, una de las primeras ciudades españolas en regular el uso del patinete eléctrico y en general de los VMP», como bicicletas, segways, cuadríciclos o tuk tuk. Cada día se utilizan más por su contaminación cero, su facilidad de aparcamiento y su gasto mínimo. Lo primero que hay que saber es que la ordenanza los considera vehículos, «porque no son juguetes», recuerda Mateos.

Los VMP se clasifican en tres tipos: la clase A comprende bicis, ruedas, plataformas y patinetes eléctricos que no superen los 25 kg de peso ni los 20 km/h; la clase B incluye plataformas y patinetes eléctricos de hasta 50 kg (edad mínima: 16 años) que no superen los 30 km/h; y la clase C se refiere

re a ciclos de más de dos ruedas, también de uso personal, pero generalmente destinados a turismo, transporte u otro fin económico, que no rebasen los 45 km/h.

ASÍ DEBERÁN CIRCULAR // Lo primero que deja claro la ordenanza, que se ajusta a las disposiciones que ha emitido al respecto la Dirección General de Tráfico y a las indicaciones de la FEMP, es que «los VMP deberán utilizar la calzada para circular». No obstante, el ayuntamiento cacereño ya está tramitando un proyecto para el uso compartido del asfalto por parte de coches y bicis en 33 calles, muchas de ellas en el centro y todas limitadas a 30 km/h, lo que hará más fácil y segura la incorporación también del patinete y de otros VMP a la calzada. El resto de los vehículos deberán dejar al menos metro y medio de distancia al adelantarlos. «El proyecto ya está en contratación, se han abierto los sobres y 9 de las 15 empresas ofertantes están en baja temeraria, por lo que deben justificar ahora los motivos», indica el concejal. En menos de un mes podría estar resuelto.

También se autoriza el uso de patinetes y VMP por carriles bici pero a un máximo de 20 km/h; y por itinerarios compartidos entre peatones y carril bici siempre dentro las bandas señalizadas y por debajo de los 10 km/h (se respetará la prioridad de paso de los peatones, con los que se mantendrá una distancia de al menos un metro en adelantamiento o cruces).

Los VMP, con carácter general, no podrán circular por las aceras, parques ni paseos destinados al uso peatonal. El ayuntamiento podrá establecer zonas de tránsito compartido entre viandantes y VMP «en zonas peatonales y en aceras de más de 5 metros de anchura, en las que, al menos, 3 de



► Una usuaria de patinete eléctrico, vehículo cada vez más utilizado.

ellos estén expedidos, pero tendrán que ser definidas previamente por resolución de alcaldía y señalizadas», explica Rafael Mateos. Nunca se hará en áreas de gran relevancia comercial ni de tránsito elevado de personas. «En cualquier caso, los VMP circularán en estos tramos por debajo de 10 km/h y siempre que no haya aglomeraciones», matiza.

Además, los conductores de patinetes y bicicletas deberán observar ciertas reglas: respetarán en todo momento la prioridad de los peatones; mantendrán una distancia de al menos un metro con la fachada de los edificios y con los peatones; no realizarán maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los viandantes; y en la calzada, los VMP circularán preferentemente por el carril de la derecha (o por el contiguo a los carriles reservados a otros vehículos). Asimismo, habrán de cumplir lo establecido en la legislación de tráfico sobre las tasas de alcohol y presencia de drogas en el organismo, como cualquier otro conductor, y seguir las mismas normas acerca

de la utilización de teléfonos móviles, auriculares u otros sistemas de reproducción de sonido. Los VMP deberán aparcar en las vías urbanas de uso exclusivo para éstos. Queda prohibido amarrarlos a árboles, semáforos, bancos, papeleras, marquesinas del bus, señales u otros elementos del mobiliario urbano cuando se dificulte su funcionalidad o cuando puedan dañarlos. Los VMP no requerirán de una autorización municipal para circular, salvo la clase C (cuando tengan fines económicos). Éstos también necesitarán un carnet urbano para su conducción (no requiere prueba, solo documentos) y un seguro de responsabilidad civil que al resto de VMP no se exigirá. Por cierto que los menores de 16 años sí pueden usarlos pero solo en zonas sin tráfico y bajo la supervisión parental. Por otra parte, «los VMP deberán disponer de un timbre (se pro-

hiben otros aparatos acústicos) y cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, habrán de llevar una prenda o elemento luminoso o retro-reflectante homologado, visible a una distancia mínima de 150 metros, todo ello por su seguridad», subraya Rafael Mateos. Los que circulen por vías ciclistas o itinerarios señalizados o bien zonas limitadas a 30 km/h podrán arrastrar un remolque e incluso llevar niños en dispositivos debidamente certificados y homologados.

Si los conductores de VMP no tienen en cuenta estas normas pueden incurrir en faltas leves (por ejemplo no llevar timbre), graves (no mantener la distancia de un metro al adelantar a los peatones) o muy graves (superar los 20 km/h en zonas peatonales), que van desde 100 a 2.000 euros. ■

Mantendrán al menos un metro de distancia con los edificios y no harán maniobras negligentes

Los VMP de uso personal no necesitan seguro, pero cumplirán las normas de alcohol, drogas o móviles

hiben otros aparatos acústicos) y cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, habrán de llevar una prenda o elemento luminoso o retro-reflectante homologado, visible a una distancia mínima de 150 metros, todo ello por su seguridad», subraya Rafael Mateos. Los que circulen por vías ciclistas o itinerarios señalizados o bien zonas limitadas a 30 km/h podrán arrastrar un remolque e incluso llevar niños en dispositivos debidamente certificados y homologados.

Si los conductores de VMP no tienen en cuenta estas normas pueden incurrir en faltas leves (por ejemplo no llevar timbre), graves (no mantener la distancia de un metro al adelantar a los peatones) o muy graves (superar los 20 km/h en zonas peatonales), que van desde 100 a 2.000 euros. ■

El catalejo

PATINETES SIN CONTROL

MÁS allá de que la Dirección General de Tráfico (DGT) regule la circulación de los patinetes, urge que a nivel municipal se adopten medidas para ordenar el uso de este vehículo. Y no sólo eso, sino para evitar que se conviertan en obstáculos en las aceras, no ya cuando se desplazan sin atenerse a normas, sino cuando son dejados en zonas en las que estorban claramente el paso. Su uso deja en evidencia los problemas de transporte y aparcamiento que hay en las ciudades. Las autoridades deben estar a la altura y poner orden en beneficio de todos.

TRÁFICO | SANCCIONES



Alumnos en una clase de autoescuela. / J. TAJES

Uno de cada cinco conductores no se examina para recuperar el carné

190 ciudadrealeses perdieron todos los puntos del permiso de conducir el año pasado y 38 de ellos dejaron pasar el plazo de vigencia sin realizar cursos o pruebas para obtenerlo

I. BALLESTERO / CIUDAD REAL

En el año en que más permisos de conducir tipo B se expidieron en la provincia desde hace siete ejercicios hubo conductores ciudadrea-

leses que no estuvieron interesados en mantener el suyo. Al menos, en recuperarlo después de haberlo perdido por las sanciones acumuladas en el sistema de puntos. Según los datos de la Dirección Ge-

neral de Tráfico (DGT) a los que ha tenido acceso este diario, en 2018 hubo 190 conductores de la provincia a los que, por la acumulación de sanciones, se les retiró el permiso de conducir al haber per-

dido todos los puntos, y hasta 38 dejaron pasar el plazo de fin de vigencia que articula la reglamentación para poder recuperarlo a través de un curso y del correspondiente examen. O lo que es lo

mismo: uno de cada cinco ciudadrealeses que pierden el carné por puntos no acuden a los cursos para la recuperación del mismo. Además había 92 que estaban aún en plazo para recuperarlo en la primera parte de este año.

La jefa provincial de Tráfico, Raquel García Fabra, explica el sistema para recuperar el permiso de conducir una vez que las sancio-

38

CONDUCTORES

De la provincia de Ciudad Real que perdieron el carné por puntos a lo largo del año pasado dejaron expirar el periodo de fin de vigencia sin hacer el curso para recuperarlo

nes han agotado los puntos. «En aquellos casos en los que se pierde la vigencia del permiso de conducción por la pérdida del crédito de puntos, el titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo por el que se declaró la misma, serán tres en el caso de conductores profesionales», afirmó. Una vez transcurrido ese plazo, «previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial, deberá superar la prueba que se determine en función de su perfil en la Jefatura Provincial».

Esa circunstancia coincidió, además, con el año en el que más carnés de conducir tipo B se expidieron en la provincia desde el ejercicio 2011, con cerca de 5.500 permisos autorizados por parte de la DGT. «Gran parte del esfuerzo se concentró en atender la demanda surgida tras el paro de los examinadores», reconoció la directora provincial.

F. Guijarro
PALMA



La demora para el examen de conducir baja a 2,5 meses

► La patronal de autoescuelas de las islas prevé que a finales de mayo la situación quedará normalizada con esperas de solo una semana

■ En poco más de un mes, el tiempo de espera para poder examinarse del carné de conducir se ha reducido sustancialmente en Mallorca, y la patronal de autoescuelas de las islas espera que la situación pueda quedar normalizada entre mayo y junio, según pone de relieve su vicepresidenta, Joana Ribas. Si a finales de enero un alumno se veía obligado a esperar tres meses y medio para poder superar el examen práctico, en estos momentos este plazo se ha reducido a los dos meses y medio gracias a la llegada de tres nuevos examinadores y a las horas extras que se han autorizado para esta plantilla.

Este avance se produce después de que, tras las amenazas de protestas por parte de las autoescuelas, la Jefatura Provincial de Tráfico consiguiera a finales de enero reforzar el equipo de examinadores de Baleares con cinco nuevos funcionarios, tres de ellos destinados a Mallorca, junto a la autorización para realizar 1.000 circulaciones extraordinarias para la ejecución de estos exámenes.

Joana Ribas no oculta su satisfacción ante una mejoría que aleja el riesgo de que el sector ponga en marcha las movilizaciones que tenía previstas para denunciar una situación que en su momento no dudó en calificar de "desastre" e "insostenible". En concreto, bromea en relación a la jefa de Tráfico en las islas, Francisca Ramis, al señalar que con lo que ha conseguido, a ella no se le debe organizar una protesta, sino que el conjunto del sector de autoescuelas debería "hacerle la ola".

La posibilidad de que la situación quede normalizada a finales de mayo o principios de junio (es decir, que el tiempo de espera para

acudir al examen no supere la semana o los 15 días) tiene una importancia enorme para las autoescuelas, debido al fuerte aumento de la demanda que registran durante los meses de verano, según subraya Ribas.

Pero además, insiste en que el problema no radicaba solo en las molestias y sobrecostes que se estaban generando para los alumnos y sus familias, sino que además la situación podía tener efectos sobre la seguridad vial.

Alumnos peor preparados

Porque retrasos de más de tres meses entre el momento en el que el alumno se considera preparado para examinarse y el día en el que realiza esa prueba supone tener que seguir pagando clases prácticas innecesarias para no perder los conocimientos adquiridos, o en el caso de no hacerlo, presentar una formación mucho más deficiente, que además de elevar la probabilidad de ser suspendido, puede suponer el sacar a la carretera conductores peor preparados.

Eso explica que las autoescuelas llegaran a plantearse hace un mes el sacar todos sus coches a la carretera para concentrarlos en las principales entradas a Palma y en sus rotondas durante unas horas, con el objetivo de colapsar el tráfico, aunque esa posibilidad se ha descartado por el momento a la vista de la evolución del problema.



Las autoescuelas esperan que a finales de mayo hayan desaparecido las demoras para examinarse. G. BOSCH

Llegar al verano sin retrasos significativos

► La vicepresidenta de la asociación balear de autoescuelas, Joana Ribas, destaca la importancia que tiene el llegar a junio sin demoras significativas para hacer el examen práctico de conducción. Según señala, en julio y agosto se registra un fuerte repunte del alumnado (puede llegar a duplicar los niveles de febrero o marzo), debido a la avalancha de estudiantes que quieren sacarse el carné de conducir durante las vacaciones de verano, por lo que se da como seguro que los tiempos de espera aumentarán a lo largo de esas semanas. F.G. PALMA

Cinco señales de que no eres tan buen conductor como crees

original



A menudo, a los conductores expertos se les olvida respetar la distancia de seguridad o poner los intermitentes.

Pixabay

Haber renovado al menos una vez el carné de conducir en la vida es una muestra bastante fiable de que la experiencia que se acumula al volante es vasta. Si bien es cierto que **cuantos más años manejado el coche más soltura y experiencia se adquiere**, también lo es que al perder el miedo a circular en situaciones normales nos anima **adquirir vicios y manías** que empeoran la experiencia de la conducción para el resto de usuarios que lo hacen a nuestro alrededor.

Cinco manías frecuentes que delatan a los malos conductores

- **Con una mano (o sin ellas).** Vale, igual no hace falta poner la rígida posición que enseñan en la autoescuela, la típica de las manos a 'las diez y diez', pero lo que es indiscutible es que el volante ha sido diseñado para manejar con los dos brazos. Hacerlo con una sola mano limita la capacidad de reacción, así como poner ambas manos al mismo lado a la hora de girar, con ellas puestas sobre el regazo o cogerlo desde la parte inferior.
- **La distancia de seguridad, ¿qué es eso?** La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro deberá respetar una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo, sin colisionar con él. Así, la experiencia al volante no tiene porqué ir acompañada de una capacidad de reacción más rápida y es fácil verse envuelto en una colisión inesperada.
- **Los intermitentes son para novatos.** Aunque uno tenga muy claro hacia donde se dirige, y sepa el camino a pies juntillas, no significa que el resto lo tenga igual de claro. Es esencial señalar con los intermitentes las salidas o giros que se van a realizar, pues, de no hacerlo, uno se arriesga a que un conductor despistado no sepa presentir la próxima maniobra o, directamente, frenar a tiempo.
- **Mi carril y el tuyo son míos.** La experiencia al volante lleva, en muchas ocasiones, a relajarse cuando uno se conduce, dejando de prestar atención a gran parte de las cosas que pasan alrededor. Una de ellas es la invasión del carril contiguo, los adelantamientos injustificados e, incluso, el "sorpaso" por la derecha.
- **¿Adelantarme? Ni en broma.** Una de las manías más extendidas entre los más experimentados al volante es pensar que siempre tienen razón y que, por eso, nadie a quien hayan adelantado puede pasarles en un momento dado. Así, cuando se conduce, lo único que hay que tener claro es que hay que salvaguardar nuestra seguridad y la del resto de conductores, por lo que un pique con un vehículo que lleva una 'L' deja de ser una prioridad.
- ¿Qué es la 'depresión sonriente' y por qué es más peligrosa que otras?
- El abecé de las alergias para que no te pillen desprevenido este año

- **Las actrices veteranas dan una lección de estilo a las jóvenes: la alfombra roja**