

• Revista de Prensa •
Del 15/03/2019 al 18/03/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	18/03/2019	Ideal Almería, 57-58	Si bebes, no arrancas	Escrita
2	18/03/2019	Hoy Badajoz, 46	23% 100.000 0,25	Escrita
3	18/03/2019	Diario de Burgos Miranda de Ebro, 1	Las autoescuelas buscan en la diversificación su supervivencia	Escrita
4	18/03/2019	Diario de Burgos, 10-11	La baja natalidad y la nueva movilidad añaden más presión a las autoescuelas	Escrita
5	18/03/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 10	García Fabra anuncia que van a contar con un examinador itinerante más	Escrita
6	17/03/2019	ABC Castilla y León, 81	Educación primará los sistemas de seguridad infantil para contratar el transporte escolar	Escrita
7	17/03/2019	Málaga Hoy, 6-8	PATINETES, historia de una eclosión	Escrita
8	16/03/2019	Diario de Mallorca, 24	Pagos de 3.000 euros por obtener el carné de conducir en Palma	Escrita
9	15/03/2019	Faro de Vigo Arousa, 3	Gallego reclama una campaña informativa sobre patinetes eléctricos	Escrita
10	18/03/2019	Cadena Ser	Las aseguradoras ponen el ojo en el furor por los patinetes eléctricos	Digital
11	17/03/2019	El País	¿Conoces la Ley de Tráfico? Las 25 sanciones que más puntos quitan	Digital
12	17/03/2019	El Confidencial Digital	La DGT intensifica la vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los SRI	Digital
13	17/03/2019	Málaga Hoy	Regular el buen uso del patinete eléctrico de alquiler, la materia aún pendiente	Digital
14	16/03/2019	ABC Sevilla	El sistema de retención infantil que salvará la vida a las familias numerosas	Digital
15	16/03/2019	La Nueva España	Todo lo que tienes que saber para recuperar tus puntos del carnet de conducir	Digital

Si bebes, no arrancas



Francia se suma a la lista de países que abogan por instalar alcoholímetros en el transporte colectivo y en los coches de conductores sorprendidos ebrios al volante. En España seguimos debatiendo



INÉS GALLASTEGUI



Un conductor sopla en el alcoholímetro conectado al sistema de encendido de su automóvil. **·· R. C.**

La llave está en el aliento. Desde esta semana, Francia permite la instalación de dispositivos de bloqueo del encendido (IID, por sus siglas en inglés) en los vehículos de ciudadanos a los que se ha retirado el carné por conducir ebrios: si quieren ponerse al volante, tendrán que soplar en el alcoholímetro para probar que no han tomado ni gota, una

medida para evitar la reincidencia de los automovilistas borrachos que ya se aplica en varios países europeos y que Estados Unidos y Canadá implantaron hace más de dos décadas. El país vecino fue uno de los pioneros en obligar a las compañías de transporte escolar a instalar estos aparatos en sus flotas. En España la posibilidad se debate desde hace más de diez años sin haberse plasmado aún en una regulación legal. «Es una me-

didia de prevención y seguridad, como en su momento lo fueron el cinturón, el ABS, el airbag o el eCall», argumenta Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), partidario de que todos los vehículos lo traigan de fábrica.

El Ministerio de Interior galgo anunció el martes una medida que ha sido probada durante el último año en siete departamentos del país. Hasta ahora, los franceses po-

dían perder seis puntos del permiso si eran cazados bebidos al volante, y si agotaban sus doce puntos perdían la licencia durante medio año. Con la nueva normativa, los tribunales pueden ordenar que los conductores pillados por primera vez con un nivel de entre 0,8 y 1,8 gramos por litro de sangre (el equivalente a entre 0,4 y 0,9 miligramos por litro de aire espirado) sigan conduciendo a cambio de instalar en sus vehículos un

etilómetro durante un periodo de seis meses ampliable a cinco años. Eso sí, a su propia costa: unos 1.300 euros si se compra el aparato y 100 al mes si se alquila.

El dispositivo obliga a soplar –y dar negativo– para arrancar el coche. Para sortear la picaresca, el IID vuelve a solicitar el test en cualquier momento entre los 5 y los 30 minutos de viaje, para evitar que el sujeto bajo vigilancia consuma alcohol o pida a

Funcionamiento del etilómetro

Con la instalación de este dispositivo, se podrían evitar más de un centenar de muertos al año



- 1 El conductor debe activar el dispositivo antibloqueo antes de arrancar el coche
- 2 Sopla por una boquilla y el aparato detecta el nivel de alcohol en el aire espirado

Fuente: AlcoLock



GRÁFICO I. TOLEDO

LOS DATOS

23%

de las 1.198 muertes en accidentes de tráfico en España en 2017 se debieron al consumo de alcohol o drogas. El 43% de los 589 conductores y el 32% de los 167 peatones muertos tenían alcohol, drogas o psicofármacos en sangre, según el Instituto Nacional de Toxicología.

Vidas perdidas

Un informe del Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil concluyó en 2007 que si se instalaran dispositivos de bloqueo a los conductores a los que se ha retirado el carné por beber se salvarían 115 vidas al año, ya que muchos vuelven a conducir ebrios sin permiso.

100.000

conductores dieron positivo en controles de alcohol y drogas de la Guardia Civil en vías interurbanas en 2017.

0,25

miligramos de alcohol por litro de aire espirado es el límite para los conductores (0,15 para profesionales y noveles) y alcanzarlo lleva aparejada una multa de 500 euros y la pérdida de 4 puntos del carné. A partir de 0,60 mgr/l se convierte en delito e implica penas de 3 a 6 meses de cárcel o multa y retirada del carné de uno a cuatro años.

➤ otra persona que sople por él. No es ninguna tontería: en Suecia hubo que perfeccionar los primeros modelos que se comercializaron porque algunos camioneros habían entrenado a sus perros -abstemios, claro- para soplar en su lugar y burlar el control.

La Unión Europea recomendó en 2015 a los estados miembros que implantaran medidas más radicales contra el alcohol al volante, pero cada país tiene la última palabra. Ya hay nueve que dan a los infractores esta segunda oportunidad -además de Francia, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Austria, Bélgica, Holanda, Estonia y Letonia-, y cada vez más imponen estos aparatos a todos los conductores profesionales.

En España vamos despacio. Hace once años la Fiscalía pidió al Ejecutivo que regulase la instalación de alcoholímetros en los vehículos de bebedores reincidentes y el Congreso le ha instado dos veces -en 2008 y en 2018- a implantarlos en el transporte de pasajeros. Pero, más allá de escuchar a los sectores implicados, las sucesivas administraciones no han hecho nada. Fuentes de la Dirección General de Tráfico confirman a este periódico que esas medidas no se encuentran en el paquete de reformas en trámite, entre las que sí están la regulación de los patinetes eléctricos o la circulación urbana en las 'zonas 30'. Mientras el Gobierno deshoja la margarita, algunas compañías de transporte colectivo han decidido comprar sus nuevos autobuses con IID.

«Es una asignatura pendiente -afirma el presidente de AEA-. Nosotros proponemos que estos dispositivos de bloqueo de encendido se incorporen como elemento obligatorio en la fabricación de todos los vehículos nuevos. El Código Penal actúa a posteriori; eso no es prevención. Lo que se pretende es evitar el riesgo».

Mario Arnaldo matiza que, para ello, la medida debería ser adoptada por la Comisión Europea, ya que las especificaciones técnicas en la fabricación de vehículos están armonizadas en los 28, y no sería efectiva hasta que se renovara



Control de alcoholemia efectuado por la Policía Municipal de Bilbao. ● JORDI ALEMANY

todo el parque automovilístico. Y ese debate no está en la agenda comunitaria. El sobrecoste de los coches es un problema; pero también en su momento hubo reacciones a la incorporación del airbag, que hoy es obligatorio, recuerda.

Para Jorge Castellanos, responsable de Movilidad y Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE), la integración de los alcoholímetros de bloqueo en todos los vehículos tendría un coste inasumible, especialmente si detectasen también el consumo de drogas, un problema creciente en las carreteras. Admite que, en

el caso de los conductores sancionados, la medida puede ser una buena alternativa a la retirada del carné. Pero algunas de estas personas tienen un problema de adicción que no se soluciona quitándoles el permiso una y otra vez: «Aparte de cursos para recuperar puntos, tendrían que recibir algún tipo de terapia». Castellanos si respalda la idea para los chóferes de transporte de pasajeros y de mercancías peligrosas, «que tienen muchas vidas en sus manos». A su juicio, las campañas de concienciación han cumplido su función y las copas al volante cada vez re-

ciben más rechazo social.

Quienes lo tienen clarísimo son las asociaciones de víctimas de siniestros. «Debería ser obligatorio en todos los vehículos. Lo llevamos reclamando desde el año 2000», sentencia Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes.

Borracho y sin seguro

Y lo corrobora Antonio Ángel Pertusa, representante de la ONG en Alicante, que perdió a su hija de 15 meses, atropellada en 2007 en Almoradí por un motorista bebido. V. C. C. circulaba sin seguro, en una Suzuki de 650 cc que no había

pasado la ITV y a 89 km/h en una travesía con señales de 50. La tía de la mujer de Antonio cruzó la vía con el carrito sin atender las advertencias de su sobrina. El brutal impacto lanzó al bebé a varios metros de distancia. El motorista huyó y dos horas después se presentó en el hospital donde la niña se debatía entre la vida y la muerte. Dio 0,44 mg/l en la prueba de alcoholemia, pese al tiempo transcurrido. No le hicieron el 'narco-test', se queja el padre. El caso estuvo a punto de ser zanjado como una falta administrativa, pero la familia peleó sin descanso hasta lograr la condena: tres años de cárcel para el conductor borracho y dos para la imprudente mujer que empujaba la sillita. Él estuvo preso, pero ya está en la calle. Y nada podrá devolverles a estos padres a su pequeña Julia, que sobrevivió dos años en coma al accidente. Antonio Ángel Pertusa denuncia que sobra permisividad social con el alcohol y las drogas en la carretera y falta firmeza de las autoridades: «Lo que no se puede hacer es disponer de las medidas tecnológicas de prevención, no hacer nada y luego lamentarse de que estas cosas ocurran».

EL AUTOMÓVIL DEL FUTURO

Los fabricantes instalan el bloqueo

Los primeros dispositivos de bloqueo de encendido con alcoholímetro se desarrollaron en los años setenta. Hoy hay distintos modelos en el mercado, pero no están diseñados para un uso particular sino como medida judi-

cial alternativa a la suspensión del carné, por lo que alertan a las autoridades si se producen tests positivos o el infractor trata de desactivarlos. Pueden acoplarse a bicicletas y motos.

El sector de la automoción se prepara para el futuro. Seat presentó en 2017 su prototipo León Cristóbal -en homenaje al patrón de los chóferes- que lleva integrados 17 asistentes de máxi-

ma seguridad, incluido el IID. «Se trata de un 'concept car' en el que se prueban distintas innovaciones tecnológicas. No está previsto su lanzamiento comercial», explica Ezequiel Avilés, portavoz de la marca hispanoalemana. ¿Su coste? Es difícil de determinar pero, como en otros accesorios, el precio irá bajando a medida que los fabricantes lo incorporen a sus nuevos modelos.

Funcionamiento del etilómetro

Con la instalación de este dispositivo, se podría evitar más de un centenar de muertos al año



- 1 El conductor debe activar el dispositivo antibloqueo antes de arrancar el coche
- 2 Sopla por una boquilla y el aparato detecta el nivel de alcohol en el aire espirado

Fuente: Alcoloca



- 3 Si el nivel es superior al admitido, el etilómetro bloquea el motor de arranque. Si es inferior, permite la puesta en marcha
- 4 Si se produce una parada y ésta es superior a 30 minutos, hay que repetir el proceso

GRÁFICO L TOLEDO

otra persona que sopla por él. No es ninguna tontería: en Suecia hubo que perfeccionar los primeros modelos que se comercializaron porque algunos camioneros habían entrenado a sus perros -abstemios, claro- para soplar en su lugar y burlar el control.

La Unión Europea recomendó en 2015 a los estados miembros que implantaran medidas más radicales contra el alcohol al volante, pero cada país tiene la última palabra. Ya hay nueve que dan a los infractores esta segunda oportunidad -además de Francia, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Austria, Bélgica, Holanda, Estonia y Letonia-, y cada vez más imponen estos aparatos a todos los conductores profesionales.

En España vamos despacio. Hace once años la Fiscalía pidió al Ejecutivo que regulase la instalación de alcoholímetros en los vehículos de bebedores reincidentes y el Congreso le ha instado dos veces -en 2008 y en 2018- a implantarlos en el transporte de pasajeros. Pero, más allá de escuchar a los sectores implicados, las sucesivas administraciones no han hecho nada. Fuentes de la Dirección General de Tráfico confirman a este periódico que esas medidas no se encuentran en el paquete de reformas en trámite, entre las que sí están la regulación de los patinetes eléctricos o la circulación urbana en las 'zonas 30'. Mientras el Gobierno deshoja la margarita, algunas compañías de transporte colectivo han decidido comprar sus nuevos autobuses con IID.

«Es una asignatura pendiente -afirma el presidente de AEA-. Nosotros proponemos que estos dispositivos de bloqueo de encendido se incorporen como elemento obligatorio en la fabricación de todos los vehículos nuevos. El Código Penal actúa a posteriori; eso no es prevención. Lo que se pretende es evitar el riesgo».

Mario Arnaldo matiza que, para ello, la medida debería ser adoptada por la Comisión Europea, ya que las especificaciones técnicas en la fabricación de vehículos están armonizadas en los 28, y no se ría efectiva hasta que se renovara



Control de alcoholemia efectuado por la Policía Municipal de Bilbao. :: JORDI ALEMANY

todo el parque automovilístico. Y ese debate no está en la agenda comunitaria. El sobrecoste de los coches es un problema; pero también en su momento hubo reacciones a la incorporación del airbag, que hoy es obligatorio, recuerda. Para Jorge Castellanos, responsable de Movilidad y Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE), la integración de los alcoholímetros de bloqueo en todos los vehículos tendría un coste inasumible, especialmente si detectasen también el consumo de drogas, un problema creciente en las carreteras. Admite que, en

el caso de los conductores sancionados, la medida puede ser una buena alternativa a la retirada del carné. Pero algunas de estas personas tienen un problema de adicción que no se soluciona quitándoles el permiso una y otra vez: «Aparte de cursos para recuperar puntos, tendrían que recibir algún tipo de terapia». Castellanos si respalda la idea para los chóferes de transporte de pasajeros y de mercancías peligrosas, «que tienen muchas vidas en sus manos». A su juicio, las campañas de concienciación han cumplido su función y las copas al volante cada vez re-

ciben más rechazo social.

Quienes lo tienen clarísimo son las asociaciones de víctimas de siniestros. «Debería ser obligatorio en todos los vehículos. Lo llevamos reclamando desde el año 2000», sentencia Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes.

Borracho y sin seguro

Y lo corrobora Antonio Ángel Pertusa, representante de la ONG en Alicante, que perdió a su hija de 15 meses, atropellada en 2007 en Almoradí por un motorista bebido. V. C. C. circulaba sin seguro, en una Suzuki de 650 cc que no había

LOS DATOS

23%

de las 1.198 muertes en accidentes de tráfico en España en 2017 se debieron al consumo de alcohol o drogas. El 43% de los 589 conductores y el 32% de los 167 peatones muertos tenían alcohol, drogas o psicofármacos en sangre, según el Instituto Nacional de Toxicología.

Vidas perdidas

Un informe del Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil concluyó en 2007 que si se instalaran dispositivos de bloqueo a los conductores a los que se ha retirado el carné por beber se salvarían 115 vidas al año, ya que muchos vuelven a conducir ebrios sin permiso.

100.000

conductores dieron positivo en controles de alcohol y drogas de la Guardia Civil en vías interurbanas en 2017.

0,25

miligramos de alcohol por litro de aire espirado es el límite para los conductores (0,15 para profesionales y noveles) y alcanzarlo lleva aparejada una multa de 500 euros y la pérdida de 4 puntos del carné. A partir de 0,60 mgr/l se convierte en delito e implica penas de 3 a 6 meses de cárcel o multa y retirada del carné de uno a cuatro años.

EL AUTOMÓVIL DEL FUTURO

Los fabricantes instalan el bloqueo

Los primeros dispositivos de bloqueo de encendido con alcoholímetro se desarrollaron en los años setenta. Hoy hay distintos modelos en el mercado, pero no están diseñados para un uso particular sino como medida judi-

cial alternativa a la suspensión del carné, por lo que alertan a las autoridades si se producen tests positivos o el infractor trata de desactivarlos. Pueden acoplarse a bicicletas y motos.

El sector de la automoción se prepara para el futuro. Seat presentó en 2017 su prototipo León Cristóbal -en homenaje al patrón de los chóferes- que lleva integrados 17 asistentes de máxi-

ma seguridad, incluido el IID. «Se trata de un 'concept car' en el que se prueban distintas innovaciones tecnológicas. No está previsto su lanzamiento comercial», explica Ezequiel Avilés, portavoz de la marca hispanoalemana. ¿Su coste? Es difícil de determinar pero, como en otros accesorios, el precio irá bajando a medida que los fabricantes lo incorporen a sus nuevos modelos.

pasado la ITV y a 89 km/h en una travesía con señales de 50. La tía de la mujer de Antonio cruzó la vía con el carrito sin atender las advertencias de su sobrina. El brutal impacto lanzó al bebé a varios metros de distancia. El motorista huyó y dos horas después se presentó en el hospital donde la niña se debatía entre la vida y la muerte. Dio 0,44 mg/l en la prueba de alcoholemia, pese al tiempo transcurrido. No le hicieron el 'narco-test', se queja el padre. El caso estuvo a punto de ser zanjado como una falta administrativa, pero la familia peleó sin descanso hasta lograr la condena: tres años de cárcel para el conductor borracho y dos para la imprudente mujer que empujaba la sillita. Él estuvo preso, pero ya está en la calle. Y nada podrá devolverles a estos padres a su pequeña Julia, que sobrevivió dos años en coma al accidente. Antonio Ángel Pertusa denuncia que sobra permisividad social con el alcohol y las drogas en la carretera y falta firmeza de las autoridades: «Lo que no se puede hacer es disponer de las medidas tecnológicas de prevención, no hacer nada y luego lamentarse de que estas cosas ocurran».

FORMACIÓN VIAL | ESPECIALIZACIÓN EN LOS SERVICIOS

Las autoescuelas buscan en la diversificación su supervivencia ante la caída de la natalidad

BURGOS 10Y11

FORMACIÓN VIAL | NUEVO REPRESENTANTE



Ramón Gutiérrez, nuevo presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Burgos. / ALBERTO RODRIGO

La baja natalidad y la nueva movilidad añaden más presión a las autoescuelas

Ramón Gutiérrez, director de CTC y nuevo presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, asegura que el futuro de estos negocios pasa por la diversificación y la especialización en la formación

G. ARCE / BURGOS

Las autoescuelas son de las pocas empresas que conocen el negocio que pueden aspirar a tener con 18 años de antelación. Lo marca, lógicamente, el número de nacimientos en un territorio y en los últimos años es un dato que Burgos sigue en paulatino descenso en las esta-

dísticas. En 2002 se contabilizaban 3.800 burgaleses con edad para sacarse el carné de conducir (18 años); en 2018 son 700 menos y las gráficas siguen en caída.

El panorama para el sector no es muy halagüeño, apunta Ramón Gutiérrez, recientemente elegido como presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, porque

no sólo habrá menos jóvenes en el futuro sino que los hábitos de vida de éstos están cambiando y prefieren un buen *smartphone* a sacarse el carné de conducir, un patinete eléctrico a su primer utilitario.

Gutiérrez, burgalés de Medina de Pomar, lleva desde los 21 años metido en el mundo de la autoescuela. Ahora suma 61. Dirige el

Centro Técnico de Conducción (CTC), empresa en la que también participa el que ha sido presidente del colectivo provincial en los últimos años y su antecesor en el cargo, Miguel Martínez, que antes de su salida tuvo que lidiar con la polémica desatada entre los asociados con la adjudicación de los cursos de recuperación de los pun-

tos del carné.

Actualmente son 27 autoescuelas asociadas, lo que les otorga la representatividad del sector en Burgos, donde hay operativa una segunda asociación. Gutiérrez asume la presidencia en un momento «que no es de los más fáciles». Acaban de salir de la crisis económica pero, como decíamos, no hay solu-

«Los cambios en la conducción vienen por la tecnología que incorporan los vehículos»

ciones para la otra crisis: la falta de nuevos conductores porque cada vez hay menos jóvenes. «Esta claro que nuestro alumno no se crea de un día para otro, tarda, exactamente, 18 años... Hoy hay igual número de personas de 65 que de 18».

Fruto de esta deriva, apenas hay relevo generacional en estos negocios, que van a ir desapareciendo o concentrándose para soportar la competencia de los precios. La alternativa para la supervivencia pasa también por la especialización en los servicios: «Cada empresa busca diversificar y buscar otras fuentes de ingresos, no se pueden centrar en una sola actividad y cada vez es más necesaria una formación más especializada».

Gutiérrez considera que, al igual que ocurre con el conductor profesional, que debe pasar cada 5 años por una autoescuela para actualizarse en normativa y reglamentos, sería conveniente que el conductor privado también se formase sobre los cambios a los que se enfrenta el tráfico. «No sé si es necesario el pa-

DECLARACIONES

LA MOVILIDAD URBANA «Es bueno que Burgos sea cada vez más peatonal»

Las ciudades tienen que ser cada vez «más humanas», insiste Ramón Gutiérrez, lo que también incluye a Burgos. «Recuerdo cuando se circulaba por Laín Calvo y la Paloma o por la Plaza Mayor o la de la Catedral. Los comerciantes alzaron la voz cuando se peatonalizaron; hoy están encantados y más los que paseamos por esas calles».

«Es bueno que la ciudad sea cada vez más peatonal», reflexiona, y añade que hay que probar a peatonalizar la calle Santander o parte del final de la calle Vitoria: «Todo es adaptarse: los cambios son duros pero en el momento en el que se experimentan son un lujo». El tráfico en Burgos «es mejorable aunque, en general está bien».

RECUPERACIÓN DE LOS PUNTOS «Los tribunales determinarán cómo queda la recuperación de los puntos»

Ramón Gutiérrez dirige CTC, uno de los centros integrados en la UTE que resultó adjudicataria de la formación para la recuperación de los puntos del carné. Esta tarea estaba antes en manos de la Asociación Provincial de Autoescuelas y su pérdida causó malestar y denuncias entre los asociados, una polémica que parece que aún no ha terminado.

A finales de enero, una sentencia de la Audiencia Nacional anulaba el sistema establecido por la Dirección General de Tráfico para impartir estos cursos a nivel nacional porque considera que se vulnera el derecho europeo y la libre competencia.

Ya hay recursos en marcha por parte de la DGT y se espera que la UTE adjudicataria de estos cursos haga lo propio. «Al final se hará lo que determinen los tribunales y su decisión se acatará llegado el caso».

so por una autoescuela porque vemos que la gente se preocupa por informarse, aunque toda formación añadida siempre debe ser bienvenida. No obstante, insisto en que hay buenos conductores y se conduce, en líneas generales, bastante bien».

A 90 POR HORA. A este respecto, el presidente de las autoescuelas da la bienvenida a medidas como la reducción de la velocidad a 90 kilómetros por hora en las carreteras convencionales, que entró en vigor el pasado 29 de enero. «Es acertada, pues esos 10 kilómetros por hora de menos marcan la diferencia entre un accidente más o menos grave...».

El principal cambio que está sufriendo la conducción, explica, radica en las constantes innovaciones tecnológicas que incorporan los coches. «Dicen que en los próximos diez años la tecnología del vehículo va a cambiar mucho más que en los últimos diez años y nos tendremos que adaptar a los nuevos vehículos». También las autoescuelas.

Explica que cada vez estamos protegidos por más sistemas de seguridad frente al volante «pero estos tienen un límite y si se supera no hay ayuda que valga...». Avisa que mayor seguridad produce también más exceso de confianza en el conductor, «lo que puede ser hasta más perjudicial».



PATRICIA

TRÁFICO | AUTOESCUELAS

García Fabra anuncia que van a contar con un examinador itinerante más

La jefa provincial de Tráfico asegura que se está trabajando a buen ritmo con la llegada de dos nuevos examinadores

P. M. / LT / CIUDAD REAL

La jefa provincial de Tráfico, Raquel García Fabra, anuncia a este diario que van a contar con un examinador itinerante más en los próximos meses tras indicar que la incorporación de los dos nuevos examinadores a mediados del pasado febrero «se ha notado» y se está trabajando a buen ritmo. «Son tres personas más y está por llegar otro».

La plantilla estará formada por siete examinadores fijos, un número adecuado para hacer frente a las solicitudes de obtención del permiso de conducir. Se despeja así un horizonte negro, cerrado y convulsionado que en 2017 vivió una larga huelga de examinadores principalmente por la falta de personal con graves consecuencias que se arrastraron en 2018.

Ya a mediados del pasado mes de febrero, la jefa provincial de Tráfico informó de la ampliación de la plantilla de examinadores con la incorporación de dos de las tres personas que obtuvieron plaza en Ciudad Real y que ahora se traducirá en esta nueva incorporación.

En este sentido, hay que recordar que los examinadores pusieron fin en diciembre de 2017 a una huelga de casi seis meses tras un acuerdo alcanzado en el Congreso, firmado por todos los grupos parlamentarios a excepción del PP, que introducía una partida presupuestaria para poner fin a una discriminación salarial que el colectivo soportaba desde hace diez años, del mismo modo que el pasado mes de diciembre, el día 10, iniciaron otra huelga también debido a esta cuestión.



Vehículos de autoescuela durante un examen de conducir. / RUEDA VILLAVERDE

Educación primará los sistemas de seguridad infantil para contratar el transporte escolar

► La Junta incorporará este criterio en las licitaciones del próximo curso

M. ANTOLÍN
VALLADOLID

A partir del próximo curso, la Consejería de Educación primará a las empresas que cuenten con sistemas específicos de seguridad infantil en la adjudicación de las rutas de transporte escolar. La Administración no entrará a valorar qué mecanismos deben colocarse y no será un requisito obligatorio, pero sí será un criterio complementario que los vehículos que trasladan a los niños a los colegios de la región cuenten con algún método para proteger más a los menores. Entre ellos podrían estar los cinturones de tres puntos regulables en altura y la colocación de alzadores para los pequeños. Los primeros en enfrentarse a este nuevo requisito serán los cien recorridos cuya contratación debe renovarse este verano –cada inicio de curso se vuelven a contratar aquellas cuyo plazo va a concluir–.

En las 2.000 rutas escolares que existen en la Comunidad, donde viajan alrededor de 34.000 alumnos, todos los vehículos cuentan desde el año pasado con cinturón de seguridad, pero la normativa estatal no contempla que los autocares tengan que disponer de forma obligatoria de sistemas de retención infantil. En el pleno celebrado esta semana, el consejero de Educación, Fernando Rey, reconoció, tras una pregunta realizada por IU, que el actual sistema –cinturones de dos puntos en los asientos– es «efectivamente insuficiente». De ahí que Castilla y León busque ahora dar un paso más y colocarse en la «vanguardia» de esta materia junto al País Vasco, que también cuenta con este tipo de normativa.

Incidente en Valladolid

Todo ello, después de un incidente producido en un recorrido en la provincia de Valladolid, que reconoció el consejero. El pasado 28 de septiembre, en el autocar que traslada a los escolares entre las localidades de Portillo y Aldea de San Miguel una niña de tres años se quedó colgando del asiento tras un frenazo del vehículo. Afortunadamente, la menor no sufrió ningún daño, pero fue el detonante para que los padres de esos estudiantes se pusieran en marcha para revisar el es-

El sector cree que el mecanismo actual es válido

Para los transportistas, el actual sistema de seguridad utilizado en las rutas escolares –los cinturones de dos puntos– es seguro porque está «homologado y testado». Si bien, reconocen que los mecanismos específicos para los menores son un plus y el sector intentará incorporarlos «en la medida de lo posible». Así lo relata el presidente de la Federación regional de transporte en autobús (Fecalbus), Gerardo Salgado. Una empresa que quiera incorporar a su flota un vehículo con los cinturones de tres puntos –los que llevan los utilitarios– deberá desembolsar 2.000 euros más y si quiere incorporarlos a uno que no los tenga, la inversión llegaría a los 30.000, explica.



Unos escolares subiendo al autobús en una imagen de archivo

M. M.

tado de la seguridad infantil en las rutas.

Los progenitores se constituyeron en una plataforma que denominaron «Cinco puntos» y comenzaron con su lucha. Trasladaron el problema a la Consejería de Educación, pero también al Defensor del Pueblo y al Procurador del Común, un órgano que, según explican, ya ha reclamado a la Junta en tres ocasiones –2008, 2014 y 2018–

que tome medidas. Lo que esta agrupación reclama es que se instalen mecanismos adecuados a la talla y peso de cada menor hasta que éstos lleguen al 1,35 metros de altura, algo que afectaría, en principio, a los niños de entre 3 y 12 años.

Y es que «los actuales cinturones de seguridad están diseñados únicamente para las personas adultas», explica su portavoz, María Rosario Gon-

zález Muñoz. Por el momento, el anuncio de la Consejería de Educación les parece «ambiguo» y consideran que, para proteger de verdad a los escolares que cada día van en transporte a sus colegios, el contar con medidas de seguridad infantil debería ser una condición obligatoria. «Si es sólo un criterio bonificable, la situación seguirá como hasta ahora», lamentó la portavoz.



JAVIER ALBIRANA

Dos turistas recorren el Muelle Uno en patinete de alquiler.

Cristina Fernández MÁLAGA

Estaba solo y abandonado en la calle Hílera. Parecía olvidado o robado y dejado después a su suerte. Ahí, en medio de la vía, sorprendía a los paseantes. Ahora empieza a ser común encontrarse un patinete en mitad de una acera cualquiera, en un barrio alejado del centro, junto a un portal, a una farola o a un contenedor. Los patinetes eléctricos de alquiler han desembarcado en la ciudad a lo grande y en los últimos cuatro meses se ha pasado de tener en circulación un centenar a un millar. Eso, según las estimaciones porque las empresas no desvelan el número exacto de vehículos en servicio. Es la eclosión de una nueva forma de movilidad limpia que, si bien está valorada por sus usuarios positivamente –salvo el precio que resulta un poco alto–, está causando otros efectos negativos. Su estacionamiento en cualquier lugar es el mayor problema.

El sistema es fácil de usar. Consiste en bajarse una aplicación y darse de alta. Gracias a un geocalizador aparecen en el mapa los patinetes que están en el entorno más cercano y cuando se encuentra uno de ellos se escanea el código QR que tienen en el manillar y se arranca el vehículo. Cuando se llega al destino se da por finaliza-

PATINETES, historia de una eclosión

● En noviembre desembarcó la primera empresa y ya son seis con un millar de vehículos en circulación ● La ocupación de la vía pública es el principal problema

do el trayecto en la aplicación, se vuelve a bloquear y listo. Encontrar un patinete preparado para ser usado en cualquier zona de la ciudad puede resultar tremendamente útil. Lo malo es que se han convertido en objetos dejados en

la vía pública que, en algunos casos, dificultan la accesibilidad a los demás. El Ayuntamiento de Málaga aún tiene pendiente la regulación de su uso y, mientras tanto, las empresas aprovechan la fiebre del patinete.

En el Muelle Uno muchos de los clientes de estas empresas son turistas. “Soy polaco, vengo a Málaga por tres días, ya tenía la aplicación”, explica un usuario que en tan sólo unos segundos pone en marcha un vehículo.

Otros son público local. Wenceslao, de 18 años, lo coge todos los días hasta su casa, en el barrio de la Victoria. “Me gusta por la comodidad y por la rapidez”, asegura. La aplicación, dice, “funciona bien y el camino se puede hacer perfectamente, lo malo es que aunque ahorro tiempo es carillo”. Desde el parque hasta el Santuario de la patrona paga algo menos de 4 euros.

Alfonso, de 15 años, explica que los vehículos que él utiliza cuestan un euro el arranque y 15 céntimos el minuto. “Suelo recorrer unos 10 kilómetros con el patinete, voy hasta El Palo”. Por la acera y a 26 kilómetros por hora. “Me gusta porque no hay que hacer esfuerzo físico”, apunta. Para Quino Jiménez, que trabaja en un concesionario de coches en un polígono de la capital, el patinete supone poder desplazarse al centro sin pensar en atascos ni en aparcamientos. “No tienes que esperar, te lo encuentras al paso, puedes venir vestido de manera más formal porque no sudas, no haces esfuerzo”, señala. Lo malo para él es que “no es nada barato, desde Pedregalejo hasta el centro pago unos 5,80 euros”, dice y muestra uno de sus últimos trayectos.

Eso sí, a sus amigos que son vecinos del centro “no les hacen nada de gracia los patinetes porque



Dos hombres comparten el vehículo eléctrico.



Un turista polaco abre su aplicación para alquilar un patinete en el Palmeral de las Sorpresas.



Un usuario muestra la app de una de las compañías.



Un patinete aparcado en la calle Císter, junto al Museo Revellat de Toro.

Quino Jiménez
 Usuario de patinetes

No tienes que esperar, te los encuentras al paso, no haces esfuerzo, eso sí, no es nada barato"

Alejandro Villén
 AA VV Centro Antiguo

Esto es un caos, ponen los patinetes junto a un portal, una terraza, un parque o un BIC"

los dejan en las puertas de sus casas", confiesa. Alejandro Villén es vicepresidente de la Asociación de Vecinos Centro Antiguo. "Estamos desesperados", asegura. "No hay ningún sitio autorizado para poner patinetes, esto es un caos. Estas empresas dicen que llegan acuerdo con los comercios, pero los ponen al lado de un portal, de una terraza, de un parque, de un BIC (Bien de Interés Cultural)", asegura Villén. Igualmente subraya que "en el Soho están especialmente cansados, perjudica muchísimo la accesibilidad en ciertas calles. Encima que la ocupación de la vía pública es muy alta con las terrazas, ahora se suman los patinetes".

Y no solo cuestionan el estacionamiento de los vehículos. También su uso por las aceras, la velocidad a la que van y la inseguridad que pueden conllevar a los peatones. Además, los vecinos del centro histórico se quejan de que el Ayuntamiento aún no haya elaborado una regulación específica sobre este transporte. "No entendemos cómo el Ayuntamiento de Málaga no hace nada con un tema tan sencillo de regular. Ahora mismo no hay ningún coto y creemos que no les están llegando las multas a las empresas por dejar objetos en la vía pública", agrega Villén.

El pasado noviembre llegó a la ciudad la firma precursora, VOI.

"Desembarcamos después de reunirnos con el Consistorio y acordar que lo teníamos que hacer a través de convenios con negocios locales, con bares, restaurantes, gimnasios, para poner allí nuestros patinetes y que no estén en la vía pública, se encuentran en espacios privados pero accesibles desde la vía pública", afirma Paula Gallego, gerente de marketing en España de VOI.

La responsable de esta empresa sueca también apunta a que están haciendo "muchos esfuerzos para integrarnos en la sociedad, nos hemos reunido con vecinos y comerciantes, con la asociación de personas con discapacidad, hemos realizado campañas de comunicación y tenemos un equipo a pie de calle que se dedica a formar a usuarios y potenciales clientes en el buen uso y el estacionamiento adecuado". Están presentes también en Madrid, Zaragoza y otras 12 ciudades europeas.

Aunque sin querer dar cifras, Gallego indica que "mantenemos una flota acorde a los acuerdos que estamos cerrando en Málaga, que ya son 40 convenios". De esta forma, sus vehículos son ya cerca de 200. La mayoría de sus usuarios, dice, son malagueños. "Queremos dar un servicio que la gente utilice en su día a día en lugar del coche, no se trata de sustituir los trayectos cortos que se pueden ha-



Un cliente baja la calle Alcazabilla.

cer andando, sino ser una alternativa sostenible".

Una de las llegadas más recientes es Eskay, que desembarcó en la ciudad el 12 de febrero. Con dos socios malagueños, la firma ya está establecida en Madrid y está pendiente de adjudicación en Zaragoza. Emilio Santías es el director general de Eskay, una firma 100% española. "Nuestra idea es tener entre 100 y 200 patinetes", no pretendemos inundar la ciudad, no tenemos una mentalidad enfermiza de crecer, no podemos tener activos parados, sujetos a vandalismo o robo", señala Santías y destaca la buena aceptación que han tenido en la ciudad. En un mes unas 1.700 personas se han descargado la aplicación y ya usan sus patinetes.

Sus vehículos tienen una autonomía de 25 kilómetros sin carga. "Son patinetes con las ruedas más grandes, con tracción trasera que ofrece mayor adherencia y doble freno de disco, es un vehículo alemán de mayor calidad y estamos teniendo muy buena aceptación", añade el director general e indica que tienen acuerdos con distintas empresas, hoteles y colegios profesionales para ofrecer descuentos. Cuentan con un bono prepago de 21 euros por 140 minutos.

► Continúa en la página siguiente.



1. Turistas de avanzada edad prueban los patinetes y se fotografían. **2.** Un operario del Muelle Uno retira uno de los vehículos abandonado en el paseo del Palmeral. **3.** Un propietario, que utiliza casco, se cruza con un usuario de alquiler. **4.** Una pareja se detiene a observar el funcionamiento de estos vehículos de alquiler.

1 REPORTAJE GRÁFICO: JAVIER ALBINANA

Regular el buen uso, la materia aún pendiente

Las áreas de Movilidad y Vía Pública del Consistorio trabajan en la modificación de la ordenanza

Cristina Fernández MÁLAGA

Los patinetes *dock less*, sin anclajes fijos en los que estacionar, han recalcado con ímpetu en la ciudad ayudados por el buen clima, las distancias no muy largas entre el centro y los barrios y los esfuerzos en la búsqueda de una movilidad menos o nada contaminante. Pero, sobre todo, se han extendido al amparo de la falta de regulación. Las áreas municipales de Movilidad y Vía Pública trabajan en la modificación de la ordenanza con el ánimo de hacer más compatible esta forma de desplazarse con la vida ciudadana. Pero todavía, el buen uso de estos vehículos es la asignatura pendiente y uno de los quebraderos de cabeza del Consistorio malagueño.

Un equipo de cada firma recoge a diario los patinetes para recolocarlos en los sitios acordados con los negocios privados y “estar correctamente distribuidos”. Eso sobre el papel, porque en la práctica se están colocando en el paseo del Parque, en la plaza de la Marina, junto a la Catedral y en la calle Alcazabilla, entre otros puntos del

centro. Eso sin contar los que dejan lo usuarios en cualquier lugar. También se pueden ver estacionados en las aceras de gimnasios y comercios, pero en la vía pública, no en los espacios privados.

“Estamos trabajando en la modificación de la ordenanza para regular el estacionamiento de los patinetes”, apunta la concejala de Movilidad, Elvira Maeso. Al tiempo se avanza en los aspectos que

La Policía podrá retirar los vehículos que dejen en las aceras cuando exista una regulación

tienen que ver con su circulación “para poder adaptarla a lo que la Dirección General de Tráfico indique”, una normativa que la DGT prevé tener lista en verano. “Se está modificando la ordenanza de vía pública para intentar que no los dejen encima de las aceras y que la Policía pueda retirar los vehículos que ocupen la vía pública”, agrega Maeso y subraya que “están trabajando los técnicos en todos los puntos a los que afecta este nuevo transporte”.

Maeso señala que la Policía está multando a las empresas pero no están retirando los patinetes por



algún tipo de problema jurídico, “tenemos que garantizar la legalidad jurídica de la acción de retirada”, apunta y subraya que entre 16 y 18 empresas se han puesto en contacto con el Ayuntamiento para iniciar su negocio en Málaga. “Queremos que se haga una integración paulatina, regulada, sin que moleste ni a peatones, ni a personas con movilidad reducida, ni a bicicletas o coches”, apunta la concejala.

También recalca que “los patinetes tienen que ir por la acera y a la velocidad del peatón, por lo que la velocidad también hay que controlarla”. Y destaca que algunos vehículos “no están ni homologados, no se sabe la peligrosidad que conllevan, la velocidad máxima, el tipo de frenos que tiene, así que queremos que la integración sea ordenada para garantizar la seguridad de todos, empezando por el usuario”.

Las empresas están haciendo sus esfuerzos, dicen, “por integrarnos de la mejor forma posible”. Las seis firmas que operan actualmente se han reunido para elaborar un código de conducta común. “Existe la necesidad de tener unas bases comunes que respetemos todos mientras llega la regulación”, apuntan desde VOI.

Pagos de 3.000 euros por obtener el carné de conducir en Palma

► Ciudadanos indios llevaban un móvil bajo la ropa y un compinche les indicaba las respuestas desde el exterior

LORENZO MARINA PALMA

■ Alumnos indios pagaban entre 1.500 y 3.000 euros en Palma por aprobar la prueba teórica del carné de conducir. Estos examinados entraban con la cámara del teléfono activada y oculto bajo la ropa. Mientras, un experto les soplaba las respuestas desde el exterior. La Policía Nacional ha detenido a cuatro asiáticos y ha imputado a un quinto por los presuntos delitos de pertenencia a grupo criminal, revelación de secretos, falsificación documental y contra la Administración del Estado. Tras ser puestos los arrestados el jueves a disposición judi-

cial, quedaron en libertad con cargos.

La investigación comenzó cuando agentes de la Unidad Contra Redes de Inmigración y Falsedad (UCRIF) de la Policía Nacional tuvieron conocimiento de la red dedicada a obtener de manera ilegal los permisos de conducir en Palma. Después de varias pesquisas, consiguieron desvelar el 'modus operandi' de esta organización.

Los aspirantes a obtener el carné de conducir accedían a la sala del examen con un móvil con cámara enfocado el examen. Mientras, un experto aguardaba en el exterior de la Jefatura Provincial de Tráfico y les facilitaba las respuestas a través de un auricular, que llevaban los examinados en la oreja.

Tras analizar estos datos, los



Camiseta con móviles para copiar en los exámenes teóricos del carné de conducir. POLICÍA NACIONAL

agentes detuvieron 'in fraganti' a un examinado cuando hacía la prueba y al experto que le facilitaba las respuestas desde el exterior. Además arrestaron a otras dos personas, el considerado máximo responsable de esta organización y el captador que buscaba a extranjeros con problemas de com-

prensión del idioma y que necesitara el carné de conducir. Este último también era el encargado de cobrar entre 1.500 y 3.000 euros por cada prueba.

Francisco López, de 61 años, dueño de Autoescuela Paco, fue condenado en 2013 a pagar una multa por amañar exámenes del

carné de conducir y detenido en 2015 por usar cámaras y micrófonos en estas pruebas. De acuerdo con las pesquisas policiales, López les ayudaba a superar el examen práctico "a sabiendas de que habían superado la prueba teórica de manera ilegal". Ahora, niega estar implicado en este caso.

Gallego reclama una campaña informativa sobre patinetes eléctricos

REDACCIÓN ■ Vilagarcía

El candidato del PP a la Alcaldía de Vilagarcía, Alfonso González Gallego, reclama al Concello que ponga en marcha una campaña informativa para usuarios de patinetes eléctricos debido a la “enorme confusión” que existe con respecto a las normas que deben cumplir.

El político conservador solicita al alcalde que dé “prioridad absoluta” a la redacción de la ordenanza municipal “promovida por el PP ya aprobada en pleno” -dice literalmente la formación de Gallego- y lo critica por “cruzarse de brazos mientras que la Policía requisaba patinetes”. “Se está castigando a la gente y no saben qué hacen mal. Esto se resuelve con formación e información, no con castigos”, espetó el principal partido de la oposición.

Por ahora la única normativa al respecto es una instrucción de la DGT de 2016.

Las aseguradoras ponen el ojo en el furor por los patinetes eléctricos

Nacho Monrabal • [original](#)



Seguros para patinetes / Cadena SER

Los patinetes eléctricos son un medio de transporte más en nuestras ciudades. A los coches, bicis y motos, en los últimos meses se han sumado, no sin cierta polémica, los patinetes. Pero lo que está claro es que han venido para quedarse, y como un medio de transporte más, también tienen su seguro.

Como explica Francisco Martínez, del colegio de mediadores de seguros de Valencia, **las compañías se están abriendo a este nuevo nicho de mercado que va a ir aumentando con el tiempo.** Explica que los usuarios cada vez firman más seguros por la inquietud y el riesgo de tener un accidente y tener que cargar ellos con la responsabilidad civil.

Dice Martínez que **todavía no existe un marco común a la hora de regular estos seguros** ya que están a la espera de la nueva legislación que ha de establecer la DGT y es que desde la Dirección General de Tráfico solo hay una instrucción que cataloga el tipo de vehículo de movilidad pero luego traslada la legislación a nivel local, por lo que **cada ciudad regula los patinetes a su manera.**

Así, **estos seguros cubren la responsabilidad civil y todo aquello que no vaya contra la legalidad,** es decir, si el conductor no hace uso del patinete bajo los efectos del alcohol o las drogas, entre otros.

Con todo, hay similitud entre varias aseguradoras, sobre todo, con el tipo de riesgo, el conocido como Tipo A, que cubre vehículos de hasta 25 kilos de peso y que no superan los 20 kilómetros por hora. El coste ascendería a unos 30 euros al año o hasta los 60 euros si cubre los daños provocados al patín.

Francisco Martínez recuerda la importancia de consultar con los expertos en caso de que el usuario no tenga claro si está asegurado. Además, explica que desde tráfico también regulan

los patinetes de juguetes que solo circulan hasta los 6 kilómetros por hora y que desde el seguro de hogar ya lo cubre.

¿Conoces la Ley de Tráfico? Las 25 sanciones que más puntos quitan

EL MOTOR • [original](#)

Los responsables de la [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#), con su director Pere Navarro a la cabeza, consideran que el carnet por puntos (instaurado en 2007) ha servido para mejorar la seguridad vial. Pero también la creencia general es que se ha quedado obsoleto y debe readaptarse a la realidad. Por eso la DGT tenía previsto endurecer algunas sanciones y que algunas actitudes al volante, como el uso del teléfono móvil, supusieran una pérdida mayor de puntos.

De hecho, Tráfico había elaborado un **anteproyecto de ley** para modificar el texto refundido de la [Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#), pero la anticipación de las elecciones deja en suspenso esta reforma, salvo que se apruebe por decreto en las próximas semanas.

A la espera de conocer los resultados de los comicios y de saber si los cambios siguen adelante, la **Ley de Tráfico** incluye 25 sanciones castigadas con la detracción de tres o más puntos. Son estas:

Seis puntos

1. Conducir con una tasa de alcohol superior a 0,50 mg por litro de aire espirado. En caso de profesionales y conductores noveles (con menos de dos años de antigüedad), el límite se reduce a 0,30 mg/l.
2. Conducir con presencia de drogas en el organismo.
3. Negarse a someterse a la prueba de alcoholemia o de detección de estupefacientes.
4. Conducir de forma manifiestamente temeraria (poniendo en riesgo al resto de conductores), circular en sentido contrario o participar en carreras no autorizadas.
5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares u otros mecanismos que interfieran en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico
6. Exceder en más del 50% los tiempos de conducción o reducir en más del 50% los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.
7. Utilizar elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad



Cuatro puntos

8. Conducir con una tasa de alcohol entre 0,25 y 0,50 mg por litro de aire espirado. En caso de profesionales y conductores noveles (con menos de dos años de antigüedad), el límite se sitúa entre 0,15 y 0,30 mg/l.
9. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello.
10. Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso de ese vehículo.
11. Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido.
12. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.
13. Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50 por ciento o más el número de plazas autorizadas
14. Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía.
15. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes u obstaculizar la circulación.
16. Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso y la obligación de detenerse en la señal de STOP, y en los semáforos con la luz roja encendida.
17. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.
18. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida.
19. Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado.
20. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas.
21. No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la

vigilancia del tráfico

Tres puntos

22. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.

23. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención.

24. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección

25. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros

Sanciones por exceso de velocidad

Los castigos por exceso de velocidad quedan regulados en por el Anexo IV de la Ley de Tráfico y resumidos por el siguiente cuadro.

Limite	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos	
Exceso de velocidad	Grave	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100	-
		51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300	2
		61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400	4
		71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500	6
Muy Grave	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6	

El endurecimiento de las sanciones

Entre las modificaciones de la DGT, estaba previsto que conducir **utilizando el teléfono móvil** con la mano (para hablar o cualquier otra funcionalidad) supusiera perder seis puntos del carnet (por los tres de ahora) y 500 euros de sanción (200 en la actualidad). Esa conducta iba a quedar equiparada a **conducir borracho o drogado**, negarse a hacer la prueba de alcohol o drogas o circular de forma temeraria.

La DGT también se proponía a incrementar la detracción de puntos por **no llevar puesto el cinturón de seguridad, el casco en los motoristas o el sistema de retención infantil**, pasando de tres a cuatro puntos menos en el carnet.

La DGT intensifica la vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los SRI

original

Campaña DGT





Esta campaña se enmarca dentro del calendario anual de actuaciones especiales previstas por la Organización Internacional de Policías de Tráfico (TISPOL).

La DGT continúa avanzando en desarrollos tecnológicos de videoanálisis para la detección de la no utilización del cinturón así como como del uso del móvil al volante.

El cinturón de seguridad es el elemento de seguridad pasiva más eficaz de los vehículos y el que más vidas ha salvado.

Según se desprende de los datos del proyecto **ESRA** (Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía), realizada en 38 países, el 80% de los españoles declara haber utilizado el cinturón de seguridad como conductor durante la conducción en el último año, un 81% reconoce haberlo utilizado como pasajero en el asiento delantero del coche y el 70% como pasajero en los asientos traseros del coche

Estos datos muestran que pese a que su uso es obligatorio para todos los ocupantes de vehículos, queda un pequeño reducto de ocupantes reticentes a ponérselo, motivo por el cual, la Dirección General de Tráfico durante esta semana va a intensificar la vigilancia sobre el uso de dicho dispositivo de seguridad.

Los datos de la encuesta mencionada, se ven reflejados también en las cifras de siniestralidad vial. En 2017 el 24% de los fallecidos de 12 años y más, usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 35 de los 87 fallecidos.

En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 9% y en las urbanas ese porcentaje se elevó al 18%, hecho que constata que el uso de dicho cinturón es menor en las ciudades que en carretera.

UNA PREOCUPACIÓN QUE SALTA FRONTERAS

El uso del cinturón de seguridad es uno de los pilares fundamentales de la seguridad vial, motivo por el cual, esta campaña se enmarca dentro del calendario anual de actuaciones especiales previstas por la Organización Internacional de Policías de Tráfico (TISPOL).

Esto significa que en numerosos países las policías de tráfico van a incrementar la vigilancia

de su uso

Por su parte, la Organización Mundial de la salud, recoge también en sus informes, la importancia del uso de este dispositivo y aboga a que los países incluyan en su legislación, la obligatoriedad de la utilización del cinturón de seguridad.

Aproximadamente 105 países, que representan el 67% de la población mundial, cuentan con leyes que obligan al uso de este elemento de seguridad por parte de todos los ocupantes de un vehículo.

HACIA DONDE VAMOS

El cinturón de seguridad ha evolucionado a lo largo de los años, pasando de los dos puntos de anclaje originarios, a los de tres puntos que son los que actualmente conocemos.

Asimismo, la tecnología ha ayudado a que muchos vehículos lleven ya incorporado un dispositivo sonoro y visual que recuerda a los ocupantes que tienen que hacer uso del mismo.

Como ya se ha hecho con la velocidad, el control del uso del cinturón de seguridad pasa por la vigilancia automatizada, como complemento a la vigilancia que realizan los agentes de tráfico en carreteras.

La DGT continúa avanzando en desarrollos tecnológicos de videoanálisis para la detección de la no utilización del cinturón así como como del uso del móvil al volante

EL TRASLADO DE LOS MENORES, RESPONSABILIDAD DEL ADULTO

Si importante es que lo adultos hagan uso del cinturón de seguridad, en el caso de los menores el uso correcto de los sistemas de retención infantil es fundamental.

En 2017, 5 de los 17 menores de 12 años fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta no hacían uso del mismo.

La Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil (AESVI) aprobó el Decálogo de la Seguridad Vial Infantil, un conjunto de medidas imprescindibles a tener en cuenta a la hora de desplazar con seguridad a los menores en los vehículos y cuyo objetivo es que ningún menor fallezca o sufra heridas graves cuando viaja como ocupante de un vehículo.

Es la primera vez en la historia de España que todas las partes implicadas en la seguridad vial de los menores se unen con un único objetivo que es mejorar la protección de este colectivo.

La legislación española obliga a que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, deberán ir sentados obligatoriamente en los asientos traseros de los vehículos, excepto:

- 1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
- 2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características.
- 3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Solamente en estos casos, los menores podrán ocupar el asiento delantero del vehículo, pero siempre utilizando el sistema de retención homologado a su talla y peso.

Según el Reglamento de Circulación, los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante, instrucciones en las que se indicará de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

Así protege

En choque frontal

Disminuye el....

Riesgo de fallecimiento y heridas graves en la cabeza

90%

En caso de vuelco, reduce el riesgo de fallecimiento

77%

Revista Tráfico y Seguridad Vial



Reduce el riesgo de heridas, fracturas y lesiones de otro tipo

75%

En caso de alcance

Reduce a la mitad el riesgo de muerte o de heridas graves



Regular el buen uso del patinete eléctrico de alquiler, la materia aún pendiente

Málaga Hoy • original

Clientes de patinetes de alquiler y usuarios en propiedad por el Muelle Uno.



Clientes de patinetes de alquiler y usuarios en propiedad por el Muelle Uno. / Javier Albiñana (Málaga)

Los patinetes *dock less*, sin anclajes fijos en los que estacionar, han recalcado con ímpetu en la ciudad ayudados por el buen clima, las distancias no muy largas entre el centro y los barrios y los esfuerzos en la búsqueda de una movilidad menos o nada contaminante. Pero, sobre todo, se han extendido al amparo de la **falta de regulación**. Las áreas municipales de **Movilidad y Vía Pública** trabajan en la **modificación de la ordenanza** con el ánimo de hacer más compatible esta forma de desplazarse con la vida ciudadana. Pero todavía, el **buen uso** de estos vehículos es la **asignatura pendiente** y uno de los quebraderos de cabeza del **Consistorio malagueño**.

Un equipo de cada firma **recoge a diario los patinetes para recolocarlos** en los sitios acordados con los negocios privados y “estar correctamente distribuidos”. Eso sobre el papel, porque en la práctica se están colocando en el paseo del Parque, en la plaza de la Marina, junto a la Catedral y en la calle Alcazabilla, entre otros puntos del centro. Eso sin contar los que dejan lo usuarios en cualquier lugar. También se pueden ver estacionados en las aceras de gimnasios y comercios, pero en la vía pública, no en los espacios privados.

[Un grupo circula por el parque de Málaga.](#)

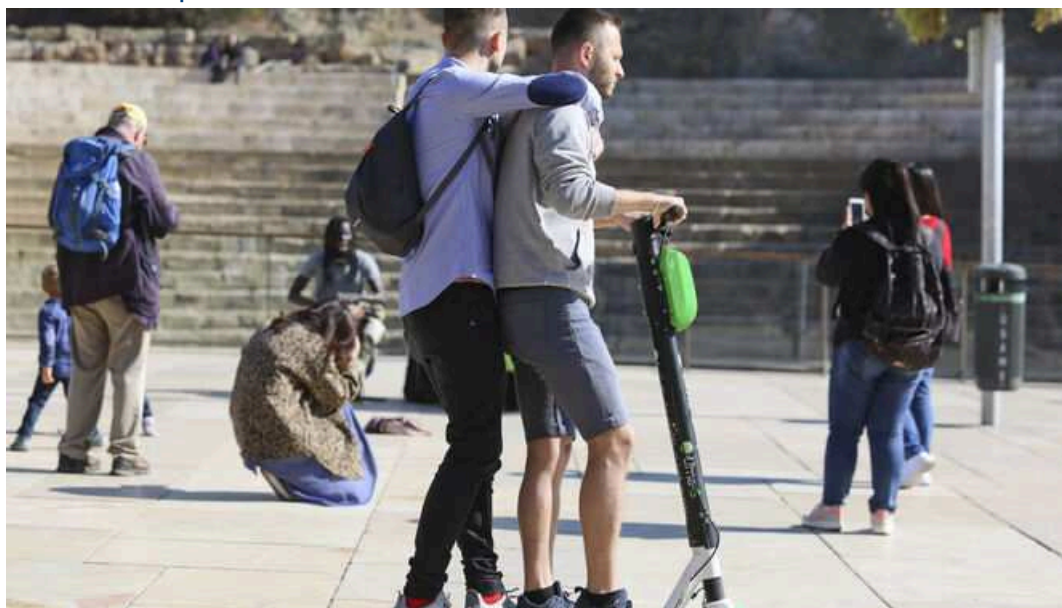


Un grupo circula por el parque de Málaga.

“Estamos trabajando en la modificación de la ordenanza para regular el estacionamiento de los patinetes”, apunta la **concejala de Movilidad, Elvira Maeso**. Al tiempo se avanza en los aspectos que tienen que ver con su circulación “para poder adaptarla a lo que la **Dirección General de Tráfico** indique”, una normativa que la DGT prevé tener lista en verano. “Se está modificando la ordenanza de vía pública para intentar que no los dejen encima de las aceras y que la Policía pueda retirar los vehículos que ocupen la vía pública”, agrega Maeso y subraya que “están trabajando los técnicos en todos los puntos a los que afecta este nuevo transporte”.

Maeso señala que la **Policía** está multando a las empresas pero no están retirando los patinetes por algún tipo de problema jurídico, “tenemos que **garantizar la legalidad jurídica de la acción de retirada**”, apunta y subraya que entre 16 y 18 empresas se han puesto en contacto con el Ayuntamiento para iniciar su negocio en Málaga. “Queremos que se haga una integración paulatina, regulada, sin que moleste ni a peatones, ni a personas con movilidad reducida, ni a bicicletas o coches”, apunta la concejala.

Dos usuarios comparten un vehículo.



Dos usuarios comparten un vehículo.

También recalca que “los patinetes tienen que **ir por la acera y a la velocidad del peatón**, por lo que la velocidad también hay que controlarla”. Y destaca que algunos vehículos “no están ni homologados, no se sabe la peligrosidad que conllevan, la velocidad máxima, el tipo de frenos

que tiene, así que queremos que la integración sea ordenada para garantizar la seguridad de todos, empezando por el usuario”.

Las empresas están haciendo sus esfuerzos, dicen, “por integrarnos de la mejor forma posible”. Las seis firmas que operan actualmente se han reunido para elaborar un **código de conducta común**. “Existe la necesidad de tener unas bases comunes que respetemos todos mientras llega la regulación”, apuntan desde VOI.

El sistema de retención infantil que salvará la vida a las familias numerosas

original



La empresa de ingeniería vallisoletana [Rivekids](#) participa en la feria internacional de automoción [Motortec Automechanika Madrid](#), donde muestra su innovador producto Rivemove, que permite ganar espacio en las plazas traseras de vehículos en caso de llevar sistemas de retención infantil (SRI) y al mismo tiempo mejorar la seguridad, que cumple ahora dos años y del que ha **vendido ya 7.000 unidades en diversos países del mundo**.

Rivecar, un coche partido a la mitad

Para explicar su funcionamiento, acude al certamen con el Rivecar, su «gran pantalla interactiva» que consiste en la parte trasera de un coche literalmente partido a la mitad en el que se pueden observar los asientos donde se ubican los SRI y demostrar las **ventajas que proporciona este producto**, con el que se persigue «democratizar la seguridad vial» y contribuir al objetivo «cero víctimas» en accidentes de tráfico.

«RiveMove es el espejo de un sueño, el sueño de aportar un plus de seguridad al conjunto de ocupantes de la parte trasera de un vehículo cuando al menos hay una silla de coche para bebé», ha señalado el fundador de Rivekids y CEO de la empresa, **José Lagunar**, quien ha añadido que el dispositivo «es solo el reflejo de mucho entusiasmo y mucho trabajo para conseguir una tecnología que sí ayuda a las familias en sus viajes diarios».

Lagunar considera «simplemente emocionante» para esta pequeña empresa alcanzar estas cifras, «gracias a un gran equipo que lucha día a día para conseguir reducir las muertes por accidente de tráfico», ya que la inmensa mayoría de las familias adquieren el producto para ganar espacio en el vehículo, aunque Rivekids «trabaja por la seguridad y ese espacio es la consecuencia de la **búsqueda constante de la mejora en seguridad**».

La presencia de la empresa coincide con el segundo aniversario de Rivemove, en continuo proceso de mejora, que consiste en un dispositivo que se ancla al sistema ISOFIX, desplaza las sillas de de coche infantiles hacia la puerta y permite optimizar así el espacio de las plazas traseras, pero además **mejora la seguridad en caso de accidente** con una reducción de hasta un 20 por ciento el daño que se puede producir en la cabeza (técnicamente conocido como Criterio de Comportamiento en Cabeza HPC15).

Esta pequeña empresa, que cuenta con menos de diez empleados, ha vendido ya más de 7.000 unidades, cerca de un 10 por ciento fuera de España gracias a un proceso de internacionalización que la ha llevado a **distribuir en casi una veintena de países**, la mayoría de

la Unión Europea, pero también en buena parte de América, con las patentes correspondientes en Estados Unidos, Canadá y Méjico.

Para ello cuenta con diversos distribuidores, el último incorporado en Reino Unido y, como curiosidad, Rivemove ha llegado a lugares como Shanghai o Dubai. Destaca el hecho de que además de su desarrollo completo se ha llevado a cabo en Valladolid y se fabrica íntegramente en la localidad vallisoletana de Íscar.

Investigación por la seguridad vial

El empeño por la mejora de la seguridad vial motiva a la empresa para continuar con su labor, por lo que además de un trabajo para mejorar el atenuador de energía incorporado en el RiveMove la empresa tiene abiertas otras líneas de investigación en seguridad pasiva infantil como un proyecto sobre latigazo cervical en niños.

En el marco de este trabajo por la seguridad vial y contribución a reducción de las víctimas de accidentes, Rivekids desarrolla una importante labor de formación en materia de seguridad vial dirigida tanto a padres como a niños (más de 1.000 a los que se les han impartido charlas y nociones), además de a efectivos de cuerpos de seguridad vial (más de 400) sobre nociones en torno a la seguridad pasiva infantil.

Además, Rivekids participa en multitud de congresos en torno a este tema y colabora con instituciones, administraciones y asociaciones, además de formar parte de la comisión de Educación en la [Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil](#) (AESVI) y en la mesa de la Seguridad Vial de la ciudad de Valladolid.

Todo lo que tienes que saber para recuperar tus puntos del carnet de conducir

f. i. • original



Si por culpa de **un descuido o una negligencia** has perdido puntos de tu carnet de conducir tienes que saber que **puedes recuperarlos de varias maneras** y así volver a conducir de manera más tranquila.

Primero tienes que tener en cuenta que **estas dos primeras medidas** que te presentamos (**más abajo te mostraremos más**) **no están disponibles para quienes hayan perdido todos los puntos de su carnet** o se les haya retirado la licencia de conducción. Si ese es tu caso y aún tienes puntos en tu licencia tienes dos posibilidades.

En la primera de ellas **puedes recuperar un máximo de 6 puntos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial**. En este caso se podrá realizar una vez cada dos años en el caso de los conductores no profesionales y una vez al año en el caso de los profesionales. **El curso tendrá una duración de doce horas**.

Si durante dos años no hemos sido sancionados en firme por vía administrativa al haber cometido una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos **recuperaremos la totalidad del crédito inicial de puntos**. Eso sí, en el caso de que nuestra pérdida haya sido por una infracción muy grave, el plazo que tendremos que esperar para poder recuperarlos serán tres años.

Si ya hemos perdido todos nuestros puntos y hemos recibido a su vez la notificación por la que nos comunican la pérdida de nuestra autorización para conducir, debemos conocer la siguiente manera de obtener un nuevo permiso.

Por un lado, **podemos realizar un curso de sensibilización y reeducación vial de una duración de 24 horas** y que podremos realizar durante la duración de la pérdida de vigencia. Cuando finalice nuestra prohibición de conducir, **6 meses para los conductores en general y 3 para los profesionales** deberemos superar una prueba teórica sobre los contenidos que hemos repasado durante el curso.

Tenemos que recordar, además, que para realizar este 'examen' debemos solicitar una cita en la **Jefatura Provincial de Tráfico**. De aprobar este test **nuestro nuevo permiso de conducir tendrá un saldo de 8 puntos** en total.

Se calcula que al menos **el 1% del ceso total de conductores han perdido la totalidad de sus puntos** en los últimos años. Esto vendrían a ser **algo más de 200.000 personas**. Algunos de ellos son reincidentes e incluso **podemos encontrarnos con el caso de personas que han perdido la totalidad de sus puntos en tres o más ocasiones**.