

• Revista de Prensa •
Del 28/03/2019 al 29/03/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	29/03/2019	Expansión Andalucía, 1	Se han prometido ayudas a los autónomos que nunca han llegado	Escrita
2	29/03/2019	El Economista, 23	Tesla entra en el radar	Escrita
3	29/03/2019	El Mundo Madrid, 42	El autobús, más cerca de los cero accidentes	Escrita
4	29/03/2019	Sur Marbella-Estepona, 4	Marbella se resiste a la invasión de patinetes	Escrita
5	29/03/2019	Ideal Granada, 58	Las empresas de autobuses piden cambios legislativos para aumentar la seguridad	Escrita
6	28/03/2019	Málaga Hoy, 6	Málaga dejará de ser una ciudad sin ley para los patinetes	Escrita
7	28/03/2019	Diario de Pontevedra Galicia, 25	La Guardia Civil impartirá una charla en Valga para prevenir los atropellos	Escrita
8	29/03/2019	20 Minutos	¿En qué países de Europa se puede circular más rápido?	Digital
9	29/03/2019	La Razón	El salón Vive la Moto quiere reunir a más de 35.000 visitantes	Digital
10	29/03/2019	Vozpópuli	¿Influye el cambio de hora en nuestra salud?	Digital
11	29/03/2019	noticiasempresa.com	Según un estudio de Scania el 42% de los transportistas españoles realizan deporte, el doble que en 2017	Digital
12	29/03/2019	Diario Qué	El transporte de mercancías por carretera, se encuentra ante un panorama desolador, según la CETM-Madrid	Digital
13	29/03/2019	Diario Qué	Así afecta la alergia primaveral a la conducción	Digital
14	28/03/2019	El Economista	¿Cómo se deben colocar los retrovisores del coche para evitar los ángulos muertos?	Digital
15	28/03/2019	ABC	Estornudos, ojos llorosos, moqueo Así afecta la alergia a la conducción	Digital
16	28/03/2019	La Vanguardia	El uso del teléfono móvil durante la conducción supone el 61% de las denuncias de la última semana	Digital
17	28/03/2019	El Espanol	Marlaska deja en el aire la decisión de transferir las competencias de Tráfico a Navarra	Digital
18	28/03/2019	Europa Press	Vive la Moto prevé 35.000 visitantes y 122 expositores en su tercera edición	Digital
19	28/03/2019	Noticias de Álava	Señales para advertir de la presencia de ciclistas	Digital

SECTOR

“Se han prometido ayudas a los autónomos que nunca han llegado”

ENTREVISTA LORENZO AMOR *Presidente de ATA* / Acaba de integrar a la mayor organización de autónomos en la patronal y no deja de reivindicar la necesidad de que Andalucía tenga un tejido empresarial más fuerte.

Rafael Porras. Sevilla
Lorenzo Amor es el presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA), la mayor organización del país, y acaba de firmar una alianza histórica con CEOE, con su integración en la patronal. Nadie como él conoce la situación, los problemas y las reclamaciones de los autónomos, un sector esencial en la economía andaluza.

—El pasado enero, ATA se integró en la CEOE. A nivel organizativo, ¿no hay peligro de que ATA se diluya en la gran patronal?

No. En CEOE, además de su organización territorial o sectorial, hay una trasversal, con Cepyme y ATA, y nosotros estamos en todos los órganos de la patronal.

—Estará presente, entonces, cuando se inicie el diálogo social, por ejemplo.

Sí, ya hemos participado en esas negociaciones, por ejemplo con la Junta, para formación. El diálogo social debe ser abierto, y ATA va a estar ahí. No podemos olvidar que, quien gana con este proceso, son los autónomos, pues la capacidad de interlocución va a ser mucho mayor. No es lo mismo ir solo que en compañía de todos. En España tenemos una asignatura pendiente: tener un tejido empresarial que vaya ganando tamaño.

—Y ese crecimiento, ¿será posible tras la alianza con la CEOE?

No sólo lo creemos. Con ese objetivo hemos participado en los cambios legales y administrativos que se han introducido en los últimos meses y en las negociaciones que se están llevando a cabo en otros campos, pues pretendemos que nuestras reivindicaciones se tengan en cuenta.

—¿Cuál es la situación actual del autónomo medio?

Primero, hay que destacar un dato, por lo que respecta a Andalucía. La comunidad supone el 40% del crecimiento de los autónomos en España. Nunca ha habido tantos autónomos como hay ahora; nunca ha habido tantos autónomos que generen, al menos, un empleo, como hay ahora. Bajo el paraguas de los autó-



Juan Flores

Lorenzo Amor, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos.

nomos, ahora hay 800.000 empleos. Es más, nunca ha habido tanta mujer autónoma como ahora: el 70% del crecimiento de los autónomos andaluces en el último año, son mujeres. Y posiblemente este año superemos a Cataluña en el número de autónomos. Estas son las cifras.

—Y esas cifras, ¿a qué se deben?

Esto se debe a que Andalucía es una comunidad de servicios. Y, donde hay servicios, hay autónomos. Actualmente el aumento de autónomos se debe a que, por ejemplo, el sector turismo está tirando y el sector servicios, también. Andalucía está creciendo y la externalización de los servicios es mayor que en otras comunidades.

—Pero cuando se habla de externalización parece que hablamos de algo negativo, de empleo en precario.

La externalización es algo a lo que nos tendremos que acostumbrar. El trabajo del mañana no va a tener nada que ver con el trabajo del pasado o con el de hoy. Quienes nacen ahora van a trabajar en un puesto de trabajo que no existe hoy. El trabajo por cuenta propia, el *freelance* es

“Andalucía aporta el 40% del crecimiento de los autónomos en España y, de ese porcentaje, el 70% son mujeres”

“La externalización es algo a lo que hay que acostumbrarse. El trabajo futuro no tendrá nada que ver con el del pasado”

algo que ya estamos viendo en otros países y esa será la tendencia.

—Lo dice como si eso no tuviera ningún inconveniente.

No. Sólo describo la tendencia. Fijese en una cosa, hay muchos autónomos que lo son por necesidad; hay muchos que lo son por vocación, pero lo más importante es que la inmensa mayoría de los autónomos actuales no quieren ser trabajadores por cuenta ajena. Y otra cosa más importante, en Andalucía cada día aumenta el número de autónomos que al menos tiene un trabajador.

—Hablemos de los últimos acuerdos tanto con el Gobierno central como con la Junta. ¿Cómo los valora?

“Queremos que el autónomo no tenga que enfrentarse a una carrera de obstáculos cada vez que quiera invertir”

“Hay que ir a ayudas finalistas que fomenten el empleo y la contratación y que la formación también llegue al autónomo”

En el ámbito estatal, en esta legislatura, entendida como los últimos cuatro años, se han tomado muchas medidas en favor de los autónomos. Ahora, hemos lanzado 35 propuestas que hemos enviado a los partidos para seguir avanzando. Algunas de ellas ya han sido acogidas. Por ejemplo, la Junta va a impulsar la tarifa plana de 24 meses o que las mujeres autónomas que se reincorporan por nacimiento, acogimiento o adopción tengan una tarifa plana de 24 meses de 60 euros, ¿Qué importancia tiene eso? Pues que en los momentos en los que más abandonos se producen de mujeres es después de la maternidad. Y eso hay que cambiarlo, hay una

brecha tremenda que ha que evitar.

—Usted se ha mostrado muy esperanzado con el nuevo gobierno andaluz

La hoja de ruta del pacto de gobierno PP y Cs nos gusta, porque contiene muchas de las peticiones que los autónomos habíamos hecho. En Andalucía se ha engañado a muchos autónomos, se le han prometido ayudas que luego no han llegado. Se decía que había 30 o 40 millones para los autónomos y luego se ejecutaba un 40% y todos hemos visto cómo las ayudas han tardado años en llegar o no se pagaban.

—Y eso se soluciona con lo que usted llama la hoja de ruta del nuevo gobierno.

Nosotros queremos que el autónomo no tenga que enfrentarse a una carrera de obstáculos cada vez que quiere invertir o generar empleo. Queremos ayudas finalistas que fomenten el empleo, la contratación indefinida, queremos que la formación llegue, que se ponga en marcha el cheque formación que se ha puesto en Madrid...o que se pague a tiempo a los proveedores, hay ayuntamiento que tardan en pagar 500 días.

“Los autónomos deben estar bien formados”

— Siempre que puede, usted insiste en la formación del autónomo. El autónomo ha estado considerado como un trabajador de segunda. Cuando ha interesado, ha sido considerado como un trabajador y otras veces, como empresario. Para tener un tejido empresarial fuerte, necesitamos que los autónomos estén también bien formados. El 90% de los empresarios participa activamente junto a sus empleados en la cadena productiva, pero siempre que se habla de formación se piensa en el trabajador, nunca en el empresario autónomo. Es imprescindible que haya formación para los autónomos.

—Tal vez se pueda decir lo mismo en lo relacionado con la salud laboral y la seguridad.

Por supuesto. Fijémonos en que, por ejemplo, cuando un camionero autónomo moría en la carretera, era un accidente de tráfico; cuando el que fallecía era un trabajador que iba a su puesto, era un accidente laboral. Eso era así. Aunque, es verdad que va a cambiar, pues se le van a reconocer los riesgos profesionales a todo el colectivo.

—Y queda el asunto del paro...

En España, somos muy proclives a aplaudir y exaltar a los emprendedores que empiezan. Pero a los que fracasan, tendemos a estigmatizarlos. Aquí no se da una verdadera segunda oportunidad. Al que fracasa, se le deja a un lado.

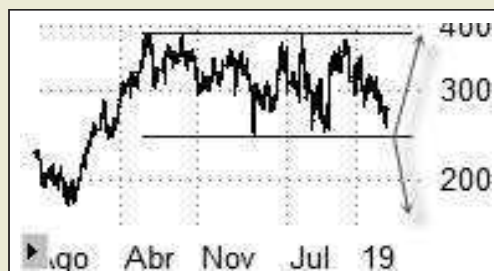
—La administración ayuda poco en eso.

—Una de nuestras reivindicaciones se refiere al silencio positivo. La ley tiene que ser igual para el ciudadano como para la Administración. El silencio positivo es fundamental, aunque sólo sea por respeto a los ciudadanos. La Administración debe respetar a los ciudadanos.

La operación del día **Joan Cabrero**

Tesla entra en el radar

A lo largo de los últimos meses la cotización de Tesla consolida posiciones dentro de un amplio rango de precios que tiene como techo y resistencia los 390 dólares y como base y soporte la zona de los 245-255 dólares. Esta semana la cotización ha alcanzado la base de este lateral y desde ahí está reaccionando al alza. Si al cierre de mañana viernes se confirma una pauta envolvente alcista, para lo cual debe sobre los 276 dólares, incorporaremos al título a la lista de recomendaciones de Ecotrader. Buscaremos un contexto de reanudación de la tendencia alcista que define Tesla en el largo plazo, que es el escenario que consideramos más probable mientras no pierda 245 dólares. Mientras eso no ocurra buscaremos alzas iniciales hacia el techo del canal lateral descrito en 390 dólares.



Estrategia en radar (alcista)

Precio de apertura de la estrategia	>276
Primer objetivo	390
Segundo objetivo	Subida libre
Stop	< 245

El autobús, más cerca de los cero accidentes

Alsa pide revisiones médicas obligatorias a los conductores y sistemas que impidan conducir si se ha bebido

F. CEREZO MADRID

El autobús es el medio de transporte por carretera más seguro en España, ya que aunque supone el 10% de la movilidad de viajeros, apenas representa el 0,65% de todas las víctimas mortales en accidentes de tráfico, según datos del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil. Además, esa cifra se redujo en un 66% entre los años 2003 y 2016.

No obstante este resultado, desde el sector creen que se puede se-

guir reduciendo esas cifras y piden a la Administración que introduzca cambios normativos que regulen aspectos como la realización de controles preventivos de alcohol y drogas; obligue a que los conductores pasen anualmente una revisión médica e imponga la instalación de dispositivos que impidan el arranque del vehículo si el profesional ha ingerido alcohol.

Actualmente, algunos de estos aspectos se tienen que negociar dentro de los convenios colectivos,

pero «la seguridad no se negocia» afirmaba ayer Eduardo Mayoral, director de Seguridad de Alsa. Este operador es líder del sector en España con una flota de 3.400 autobuses –hay casi 45.000 a nivel nacional– que recorren, de media, un millón de kilómetros al día.

En este sentido, Mayoral recordaba que el factor humano está detrás del 85% de los siniestros con víctimas, por lo que también reclamaba una mayor coordinación entre Interior y Sanidad de forma que

sea posible conocer los problemas de salud de los conductores que puedan afectar a su desempeño. Por eso, también sería importante que las empresas conozcan de forma automática el saldo de puntos del carné de los profesionales.

Mientras, desde el lado de la compañía y dentro de su estrategia encaminada a lograr el objetivo de cero accidente, Alsa ha logrado reducir hasta en un 37% el número de los que denomina evitables entre los años 2011 y 2018.

En ello han sido decisivos aspectos como la mejora continua en la formación de los conductores, el mantenimiento de unos protocolos de selección muy exigentes o una continua inversión en vehículos cada vez mejor dotados en elementos de seguridad.

La inversión en este último capítulo ronda los 100 millones de euros anuales y permite contar ya –o será posible en poco tiempos– con ayudas como los sistemas de frenada automática que reconocen a los peatones; los que avisan de que hay riesgo de atropello o colisión al hacer un giro o cambiar de carril, incluso cámaras termográficas que cuadruplican el alcance del ojo humano durante la noche.

Marbella se resiste a la invasión de patinetes

HÉCTOR BARBOTTA

@barbotta

El ejemplo de Málaga y una mala experiencia con un servicio de alquiler de bicicletas retraen al Ayuntamiento a la hora de dar permisos

MARBELLA. Marbella suele presumir de estar siempre a la vanguardia a la hora de poner en marcha los servicios y novedades que implanta la industria turística. Sin embargo, mientras que en los cascos antiguos y paseos marítimos de las ciudades que más visitantes reciben se empieza a experimentar la sensación de estar invadidos por patinetes eléctricos, Marbella empieza a parecerse a un oasis. El paisaje de varios de estos vehículos abandonados en la vía pública a la espera de un nuevo usuario es de momento ajena a la Milla de Oro.

Y eso a pesar de que Marbella fue posiblemente la primera ciudad de la Costa del Sol en la que aterrizaron estos modernos medios de transportes. En el verano de 2017 era bastante común ver a personas que los utilizaban como medio de transporte. Se trataba de usuarios que los habían adquirido en propiedad, ya que aún el servicio de arrendamiento era todavía incipiente. Hubo que esperar hasta el verano pasado para que aterrizaran las primeras empresas de alquiler, que abrieron locales en diferentes puntos de la ciudad. No era un sistema como el que se utiliza en Málaga y otras ciudades, donde los usuarios pueden dejarlos en cualquier punto para que sean recogidos por el siguiente. El méto-



Patinetes eléctricos en el paseo marítimo el pasado verano. :: JOSELE-LANZA

do implantado obligaba a los usuarios, en su gran mayoría turistas, a recoger los patinetes y entregarlos en un mismo punto.

Aún así, los problemas causados por la profusión de patinetes obligó al Ayuntamiento de Marbella a poner límites. Se reguló por ordenanza no solamente la velocidad, sino también los lugares y el horario en el que podían circular. Al tratarse de un medio de transporte casi exclusivamente utilizado por turistas, al terminar la temporada alta los patinetes desaparecieron de las calles.

Desde entonces, casi una veintena de empresas de alquiler han mostrado en el Ayuntamiento de Marbella su interés por instalarse en la ciudad. Por cantidad de turistas, por nivel de gasto y también por la existencia de un paseo marítimo que co-

necta casi todo el sector Oeste del término municipal, se trata de una plaza más que atractiva. Con todas estas empresas, el Ayuntamiento de Marbella ha sido claro: hasta que no haya una regulación del servicio se seguirá aplicando la ordenanza municipal que establece que se recogerá cualquier trasto que se localice abandonado en la vía pública, y que sólo se podrá recuperar una vez abonada la correspondiente tasa.

Experiencias cercanas

Aunque desde el gobierno municipal no lo dicen de manera explícita, hay dos experiencias cercanas que conspiran contra una invasión de patinetes que en otras circunstancias ya se hubiese producido.

Una se sufrió en carne propia. A comienzos del año pasado, la em-

presa china OFO inundó Marbella de bicicletas, fácilmente reconocibles al estar pintadas de amarillo, que podían ser localizadas y utilizadas previo pago mediante una aplicación de móvil. El sistema, al igual que el de los patinetes en Málaga, preveía que los usuarios las dejaran en cualquier lugar para que pudieran ser recogidas por el siguiente. El vandalismo impidió que el sistema arraigara. Meses después se hizo un nuevo intento con idéntico resultado. La empresa abandonó y posteriormente quebraría en todo el mundo. El paisaje de vehículos vandalizados y abandonados en cualquier sitio, en una ciudad que presume de vivir de su imagen, dejó un recuerdo desagradable que aún pervive en los responsables municipales.

La segunda experiencia se sufrió en carne ajena, aunque a pocos kilómetros de Marbella. En el Ayuntamiento consideran a la experiencia de Málaga, donde los patinetes dejados en la vía pública comienzan a ser un problema, como un aviso a navegantes. Prefieren por ello actuar de manera preventiva, advertir que hasta que haya una regulación específica los patinetes no son bienvenidos, y no verse obligados a dictar una ordenanza cuando ya exista un problema a resolver.

El equipo de gobierno municipal no quiere acabar su mandato sin aprobar una ordenanza de movilidad donde los patinetes eléctricos tendrían cabida, pero de momento prefiere esperar a que exista una norma de la DGT. Prima la prudencia.

Las empresas de autobuses piden cambios legislativos para aumentar la seguridad

Quieren realizar controles de alcohol y drogas, reconocimientos médicos obligatorios o saber el saldo de puntos de sus conductores

J. LUIS ALVAREZ

MADRID. Las víctimas mortales de los accidentes en los que estuvieron involucrados autobuses de viajeros representan el 0,65% de los falleci-

dos en España, según el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (Insia). Esto significa que viajar en autobús, medio de transporte que anualmente utilizan 1.750 millones de pasajeros en España, es de lejos mucho más seguro que el automóvil o la motocicleta y que su siniestralidad está próxima al 'cero' -accidentes y fallecidos- que la Unión Europea se ha marcado como objetivo. Sin embargo, las empresas de transporte de viajeros por carretera van más allá y hacen de ese 'cero'

«una prioridad», tal como destaca el consejero delegado de ALSA, Francisco Iglesias. Esa baja siniestralidad es consecuencia de las inversiones millonarias que realizan cada año las compañías, que dedican buena parte de sus presupuestos a renovar la flota, a mejorar la seguridad activa y pasiva de los vehículos, o a la formación de los conductores.

Las propias compañías están convencidas de que es posible hacer más por reducir los accidentes, porque «la mayoría de los siniestros son pre-

venibles y se podrían evitar», según apunta el director de Seguridad de ALSA, Eduardo Mayoral. «Son necesarios cambios legislativos para seguir avanzando», unas medidas que las propias empresas han trasladado ya tanto al Ministerio de Fomento como a la Dirección General de Tráfico (DGT).

«Factor humano»

Para Mayoral, el «factor humano sigue siendo crítico» a la hora de sufrir un accidente de tráfico. Está presente en el 85% de los siniestros. El 15% restante se deben a factores técnicos, a las condiciones meteorológicas y a los fallos de las infraestructuras. Por ello, las reformas legislativas que reclaman las empresas pasarían porque los conductores se sometan a controles de drogas y alcohol, a reconocimientos anuales obligatorios, o que las compañías puedan conocer tanto la vigencia de

la licencia de conducción como las aptitudes psicofísicas de los profesionales.

«La seguridad no es negociable y debe estar acompañada por unos cambios legislativos», insiste Eduardo Mayoral, para proponer que esas modificaciones legales pasen porque se permita a las empresas «realizar controles preventivos de drogas y alcohol a los conductores, para evitar que puedan poner en riesgo la vida de otras personas».

También se requiere la instalación por ley de dispositivos para detectar el alcohol. ALSA ya han comenzado a montar en sus autobuses el sistema Alcolock. El conductor debe exhalar aire en una boquilla antes de poner en marcha el vehículo. El motor sólo se activará si el resultado de la alcoholemia es negativo. El Alcolock es ya obligatorio en varios países europeos para vehículos de transporte de pasajeros o de mercancías peligrosas.



Dos usuarias de patinetes eléctricos circulando por el Palmeral de las Sorpresas, en el puerto de Málaga.

JAVIER ALBIRANA

Sebastián Sánchez MÁLAGA

Málaga dejará en apenas dos semanas de ser una ciudad sin ley para los ya cerca de 1.400 patinetes eléctricos que hay distribuidos por sus calles y barrios. O eso es al menos lo que anuncia el alcalde, Francisco de la Torre, cinco meses después de que desembarcase en la capital de la Costa del Sol la primera de las siete empresas dedicadas ya al alquiler de estos dispositivos. La demora pone en evidencia el papel municipal en este asunto, en el que de manera continuada ha venido alegando la necesidad de esperar a que fuese la Dirección General de Tráfico (DGT) la que diese forma a una regulación para el conjunto del estado.

La acumulación de quejas por parte de colectivos ciudadanos y sociales, caso de los que representan a las personas con algún tipo de discapacidad, y el malestar creciente de los vecinos, que se topan a diario con decenas de patinetes parados en las aceras y espacios peatonales, han abocado al equipo de gobierno del PP a tomar cartas en el asunto. Y de manera acelerada. Ya la semana pasada *Málaga Hoy* informó de la apertura de una vía de acción que pasaba por la aprobación de un decreto por parte del área de Movilidad, herramienta que no se descarta pero que podría ser sustituida directamente por un bando del propio regidor.

De la Torre, aprovechando la formulación de varias mociones que van al Pleno de hoy en las que los grupos de la oposición exigen medidas concretas ante este fenómeno, informó de que su intención es que "en un máximo de dos semanas" la actuación en esta materia tenga forma y sea efectiva. A la espera de que se concreten todos los detalles, el

Málaga dejará de ser una ciudad sin ley para los patinetes

● El alcalde limitará el paso a los carriles bici o las aceras pero a no más de 10 kilómetros por hora

Dos mociones exigen ordenar el funcionamiento de los dispositivos

Apenas minutos antes de que el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, verbalizase los planes en los que, según dijo, está trabajando el Ayuntamiento para actuar ante los patinetes eléctricos, se conoció que tanto el grupo Ciudadanos como el edit no adscrito Juan José Espinosa llevan para su debate en el Pleno de hoy sendas mociones sobre el particular. El grupo *naranja*, ex

socio de investidura del PP, exigía al Consistorio "no mirar hacia otro lado mientras se espera una regulación estatal", insistiendo en la necesidad de establecer "en el menor tiempo posible" la modificación de la ordenanza para establecer un marco que regule el uso de estos dispositivos y estipule el régimen sancionador. Cs destacó su preocupación por la cercanía de la Semana Santa y, posteriormen-

te, de la Feria. Por ello, reclamó medidas "provisionales y urgentes" para facilitar la correcta convivencia con los patinetes. A modo de propuesta concreta, se refirió a la creación de zonas de estacionamiento en el Centro y entornos con gran afluencia de público. Espinosa, por su parte, demandó sendas variaciones en las ordenanzas de Movilidad y Vía Pública para regular el uso de estos dispositivos y propuso el estudio de la viabilidad de implantar un sistema de alquiler de patinetes gestionado por la EMT, a semejanza de las bicis.

es el de del limitar en distintas zonas de la ciudad puntos de aparcamiento a los que puedan acudir los usuarios, evitando de ese modo el actual problema de ocupación de vía pública. Estos estacionamientos quedarían localizados, inicialmente, en el entorno del Centro histórico, ocupando para ello determinadas plazas de aparcamiento ya existentes en las calzadas.

En concreto, como ya se hizo

para ampliar la reservar de estacionamientos de motos, se optaría por destinar a patinetes las esquinas de esas bandas de aparcamiento, mejorando de ese modo también la visibilidad que el peatón tenga de la calzada. Tampoco se descarta que otros emplazamientos queden sobre las aceras, "pero siempre donde no moleste".

Aunque el regidor recordó que la actual normativa impide el acceso de vehículos al Centro salvo de aquellos que dispongan de autorización, el escollo con el que se viene topando el Ayuntamiento en estos meses es que los patinetes no tienen la consideración de vehículo, detalle que pretende ser corregido por Movilidad.

"Nuestra postura no es estar-nos quietos; buscamos un regula-ción, un control y aprovechar lo que de positivo tiene, porque es un transporte ecológico, que queremos que sustituya el transporte privado y crear una cultura en esa dirección", explicó. La solución ahora esbozada por De la Torre tendrá, en cualquier caso, naturaleza transitoria, por cuanto las diferentes áreas ya trabajan en la modificación de las ordenanzas de movilidad y fiscales.

En este último caso, para sen-tar las bases que permitan la apli-cación de las sanciones. Hay que recordar que las alrededor de 50 multas impuestas por la Policía Local en estos últimos meses no han podido ser notificadas a las empresas de alquiler de los patinetes porque las dudas jurídicas existentes en Gestrisam, el ente encargado de este trámite. "Compartimos la preocupación por la llegada de empresas", dijo el alcalde, admitiendo que da "la sensación, a veces, de estorbo, de incomodidad que suponen para personas con problemas de movilidad o de visión".

La Guardia Civil impartirá una charla en Valga para prevenir los atropellos

VALGA. La Guardia Civil de Tráfico impartirá una charla en Valga sobre prevención de atropellos en la que se explicarán las normas y los consejos básicos para que los peatones se desplacen con seguridad. La cita es mañana, a las 10.30 horas, en el Auditorio Municipal. El coloquio está organizado con la colaboración del Concello y la asistencia al mismo es libre.

En esta sesión serán tratados asuntos como las conductas peatonales seguras fuera del núcleo urbano, los riesgos derivados del consumo de medicamentos y de alcohol, nuevas tecnologías y conducción de vehículos y las últimas modificaciones normativas.

Esta actividad forma parte de una campaña puesta en marcha por la Dirección General de Tráfico, cuya finalidad es que se reduzca al mínimo el número de accidentes mortales por atropello en las carreteras gallegas y sensibilizar a los peatones y a los conductores sobre la necesidad de extremar su seguridad, además de consolidar los hábitos de comportamiento seguro.

En el caso concreto de los peatones, el fin último que persigue esta campaña es fomentar el uso de los chalecos reflectantes para hacerse ver. En lo tocante a los conductores, los encargados de impartir la charla incidirán en la

obligatoriedad de llevar las luces del vehículo encendidas en caso de que la meteorología sea adversa, para que sean vistos por los demás usuarios de la vía, y de moderar la velocidad en los tramos donde se registra un movimiento frecuente de peatones, como travesías, senderos o áreas habitadas.

El aumento de fallecidos por haber sido víctimas de atropellos durante los tres primeros meses del año es preocupante, advierte la Dirección General de Tráfico.

En enero y febrero están contabilizadas seis víctimas mortales, una de ellas en el municipio de Valga, frente a las 14 contabilizadas el año 2018.

¿En qué países de Europa se puede circular más rápido?

original



El 60% de conductores europeos afirman incumplir los límites de velocidad.

Fanjianhua / Freepik

En España, cuatro de cada diez conductores circulan a una velocidad superior a la permitida. De hecho, según informa la **DGT**, la velocidad [es la causa de unas 300 muertes al año por accidentes de tráfico](#).

En Europa, la situación no es mejor que en España. Según los datos del European Transport Safety Council (ETSC), un **60% de conductores europeos afirman incumplir los límites de velocidad**.

A comienzo de año, se puso en marcha en España el nuevo límite de velocidad en carreteras convencionales o secundarias, que de 100 km/h pasó a 90 km/h. En autopistas y autovías sigue siendo de 120 km/h.

¿Cuál es la velocidad en el resto de países europeos?

Tal y como informan desde la web de [Race](#), son bastantes los países que superan los 120 km/h de velocidad máxima. En **Francia y Luxemburgo** se puede conducir a **130 km/h**, excepto con lluvia o baja visibilidad. También en **Italia, Croacia, Dinamarca, Austria, Eslovaquia, República Checa, Rumanía**, en algunas vías de **Eslovenia**, de **Grecia, Países Bajos y Hungría**. En **Lituania**, permiten hacerlo, pero solo del 1 de abril al 31 de octubre.

Hay países como es el caso de **Alemania** que pueden superar esa cifra cuando en la carretera aparece la señal de **recomendación a 130 km/h**. En **Polonia y Bulgaria** hay incluso autovías limitadas a **140km/h**.

En cuanto a las carreteras secundarias, desde la DGT informan que los países que tienen el límite a **90 km/h** como en España son: **Lituania, Luxemburgo, Portugal, Letonia, Italia, República Checa, Croacia, Bulgaria, Bélgica, Estonia, Grecia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia**. El caso de **Reino Unido** es diferente ya que lo tiene en **96 km/h**.

Suecia es el país que tiene la limitación más baja, en **70 Km/h**. **Finlandia, Dinamarca, Noruega, Francia, Holanda, Malta, Liechtenstein, Suiza, y Chipre** permiten los **80 km/h**.

Solo está permitido circular a **100 km/h** en algunas carreteras convencionales de países como **Alemania, Austria, Polonia, Rumanía e Irlanda**.



El salón Vive la Moto quiere reunir a más de 35.000 visitantes

original



El salón ofrecerá 200 motos para probar a los visitantes

El salón Vive la Moto Barcelona calienta motores a la espera de reunir unos 35.000 visitantes, un 9% más respecto a 2017. Contará, además, con 122 expositores, un 10% más, en su tercera edición, que se celebrará del 4 al 7 de abril en el palacio 8 del recinto Montjuïc de Fira de Barcelona y la avenida María Cristina.

El codirector de Vive la Moto, Jordi Freixas, señaló ayer que el salón tendrá 400 marcas representadas en 32.500 metros cuadrados de superficie total, un 9% más respecto a la edición de 2017, y 10.600 metros cuadrados de superficie expositiva, un 18,5% más. Freixas resaltó que este año «es la mejor edición» desde 2016, cuando se organizó por primera vez, y que el encuentro ha ido creciendo año tras año. Mientras que el otro codirector del salón, Jordi Bracons, celebró que estos datos reafirman que el encuentro se ha consolidado en el mercado. Bracons agradeció el respaldo de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor) al salón, que ha valorado como «esencial» para conseguir la implicación directa de las marcas, que en esta edición alcanzarán la cifra total de 400 y presentarán alrededor de 50 novedades.

Entre las empresas presentes en el salón, destacan Benelli, BMW, Ducati, Harley-Davidson, Honda, FB Mondial, Indian, Keeway, KSR, Macbor, MH Motorcycles, Moto Guzzi, MV Agusta, Norton, Peugeot, Quadro, Rieju, Royal Enfield, Super Soco, Suzuki, SWM, SYM, Triumph, UM y Yamaha.

En la presentación del salón también estuvieron presentes el presidente y el secretario general de Anesdor, Víctor González y José María Riaño, quienes aplaudieron el hecho de celebrar este salón en la ciudad: «Barcelona es un referente a nivel europeo», defendió González.

Riaño resaltó que el mercado de la moto está funcionando bien en la ciudad, ya que Barcelona «es una ciudad de moto», y pidió a las autoridades de la ciudad más aparcamientos y un plan estratégico de seguridad vial para este tipo de vehículos.

El salón Vive la Moto Barcelona ofrecerá 200 motos para probar a sus visitantes en recorridos guiados con la asistencia de monitores.

¿Influye el cambio de hora en nuestra salud?

original



¿Influye el cambio de hora en nuestra salud? Shutterstock

El cambio estacional de hora altera la vida moderna. Hay una creciente preocupación sobre que influya negativamente en nuestra salud. ¿Están justificados estos temores? Yo creo que no: aún no hay prueba de cargo relevante o, como se diría en inglés, ninguna *pistola humeante* que lo justifique.

Un grupo de expertos en medicina clínica, fisiología e inmunología, con experiencia en cronobiología y en la medicina del sueño, analizó la influencia del cambio de hora en el sistema circadiano. Las conclusiones fueron publicadas en el *European Journal of Internal Medicine* y los investigadores tuvieron la *oportunidad de exponer sus ideas* en el Parlamento Europeo.

Su conclusión es simple: el cambio debe ser eliminado. Sin embargo, creo que el estudio tiene carencias y que su conclusión es insostenible. De hecho, envié una [carta al editor](#) ([original en inglés](#), [traducción al español](#)) que fue respondida [posteriormente](#) por dos de los autores.

Adaptados al cambio

Fisiólogos y cronobiólogos ven el cambio como una alteración injustificada de la vida cotidiana. Esta tesis sería inobjetable si la Tierra no girara inclinada. Si todos los días amaneciera y anocheciera a la misma hora. Si el Sol alcanzara siempre la misma altura a mediodía. No es así. Olvidan ponderar [la utilidad y naturalidad](#) de este cambio: [la gestión estacional](#) de una actividad humana que, hoy, se rige por un reloj insensible a las estaciones. Esta adaptación está [condicionada por la latitud](#), también se hacía en épocas anteriores y también se observa en sociedades preindustriales actuales.

Sostienen que los efectos del cambio no son los mismos que experimentamos al volar de la península ibérica a Italia o a las islas Canarias. Estos viajes requieren solo un día de adaptación y no generan preocupación social. Explican que cuando viajamos hacia el este adelantamos los hábitos y, a la vez, se adelanta el amanecer y el anochecer: estos adelantos se compaginan.

Por contra, el cambio de hora de primavera solo adelanta los hábitos. El Sol sigue saliendo y poniéndose a la misma hora (decimos que mantenemos nuestros hábitos y que el sol sale y se pone una hora más tarde). Concluyen que recibimos menos luz matutina y más vespertina,

lo que invitaría a retrasar la actividad, justo lo contrario que pretende el cambio.



Si no hubiera estaciones el razonamiento sería correcto. También si el cambio se hiciera en febrero o en marzo. Pero lo hacemos en abril. ¿Por qué? A estas alturas, a 40 grados de latitud amanece 1 hora y 40 minutos antes que en invierno. [Como dicen los propios cronobiólogos](#), la luz matinal invita a adelantar la actividad: es lo que hacemos modernamente con el cambio. ¿Menos luz matinal? Incluso tras el cambio amanecerá cuarenta minutos antes que en invierno (en Madrid lo hará a las 08:00 CEST en vez de a las 08:40 CET). Además, ahora es cuando más rápido se adelanta el amanecer, a razón de doce minutos en una semana.

No es razonable sostener que viajar a Italia requiera solo un día de ajuste en nuestro reloj interno y, en cambio, adelantar la hora en estas concretas condiciones sea poco menos que un riesgo relevante para la salud.

Infartos y accidentes

Cada vez más estudios científicos tratan de discernir qué efectos tiene el cambio estacional en nuestras vidas. Para ello, comparan lo que ocurre el día o la semana anterior y posterior al cambio. La escasez de datos (solo hay un adelanto de hora por año) complica el análisis y amplía los márgenes de interpretación. Además deben ser efectos pequeños: si fueran grandes hace ya cien años que los habríamos percibido.

Las efectos pequeños tienen variaciones porcentuales llamativas, incluso si sus variaciones absolutas no son alarmantes. Valgan dos ejemplos:

- [Un estudio analizó la tasa diaria de siniestralidad en Nueva Zelanda](#) durante 11 años (4000 días pero solo 11 cambios estacionales). Observaron que ni los accidentes laborales ni los domésticos se ven influidos por el cambio. Pero trascendió que sí podían hacerlo los accidentes de tráfico: un 16% el primer día tras el cambio de primavera (un domingo, cuando no hay mucho tráfico) y un 12% el segundo día (el primero laborable); el resto de días, no. Resulta también que el intervalo de confianza del segundo día apenas sobrepasa el nivel crítico de no influencia; y que la tasa diaria de accidentes fluctúa mucho más que ese 12%. Mi conclusión es que el cambio podría influir en un día concreto, pero en menor cantidad que los otros fenómenos que influyen en el problema.
- [Una revisión](#) de las evidencias de la influencia del cambio de hora en la tasa de infarto de

miocardio agudo muestra un aumento de entre el 4 % y el 29 %. Pero no está de más añadir que el intervalo de confianza de seis de los nueve datos reportados incluyen la posibilidad de que no haya influencia. Mi impresión, expresada en lenguaje llano, es que aún no vemos humo en esa pistola.

La fisiología muestra que los cambios de turno (de horario de trabajo) tienen una influencia negativa en la salud. Es justo advertir sobre estos cambios y prevenir sobre regulaciones arbitrarias. Tampoco nos es desconocido: preferimos trabajos con horarios estables a trabajos desregulados.

El cambio de hora de primavera es equivalente a un adelanto de los horarios, pero ni es una ocurrencia moderna ni su efecto principal es el ahorro energético: las Cortes de Cádiz [ya adelantaban sus sesiones una hora en 1810](#) y lo hacían no por ahorrar. Tampoco se implementa arbitrariamente: minimizamos su posible influencia en la salud empleando el menor cambio posible, haciendo un único cambio y procurando que tenga lugar en la fecha más conveniente para el sistema circadiano.

Según un estudio de Scania el 42% de los transportistas españoles realizan deporte, el doble que en 2017

original

Al menos una cuarta parte de la población mundial se encuentra en riesgo de padecer enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2, demencia y cáncer debido a sus hábitos sedentarios, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). El aumento de la ingesta de alimentos hipercalóricos y la tendencia a la disminución de la actividad física han puesto en alerta a toda la población mundial. Y, el sector de los profesionales del transporte no es una excepción. No en vano, se trata de uno de los colectivos que más atención debe prestar a su salud, dado que se trata de un perfil profesional que registra jornadas de trabajo bastante extensas, unidas a una actividad física muy baja por la necesidad de permanecer sentados.

De hecho, **un 74% de los transportistas españoles tiene algún 'kilo de más'**, un porcentaje bastante superior al de la población general donde un 53% supera el **Índice de Masa Corporal (IMC)**, una medida que se calcula a partir del cociente entre los kilos de cada persona y su estatura expresada en metros al cuadrado. Si el resultado se encuentra entre 25 y 29,9, se tiene sobrepeso y en el caso de superar 30, se padece obesidad. Por lo tanto, teniendo en cuenta estos cálculos, un 42% de los transportistas españoles sufre **sobrepeso** (IMC>25) y un 32% padecen **obesidad** (IMC>30). Unas cifras muy similares a las que arrojaba la primera edición del estudio **'Radiografía del transportista: hacia un cambio en los hábitos del sector'**, elaborado por Cualtis para Scania.

En esta segunda edición, el informe ha analizado 650.000 exámenes llevados a cabo durante 2018 a trabajadores en edades comprendidas entre los 18 y los 65 años, de los que cerca de **15.000 se dedican al transporte**.

Conscientes de este hecho y la necesidad de combatir el sedentarismo, los transportistas parecen haber apostado por el deporte para conseguirlo. Así, el 42% asegura **practicar ejercicio físico de forma habitual**, cifra que dobla el porcentaje del año pasado. Por Comunidades, **País Vasco** es la región donde los profesionales del transporte hacen más ejercicio (57%), mientras que los transportistas **cántabros** son los que menos y sólo practican deporte un 32%.

Respecto a la alimentación, un 96% admite seguir unos **hábitos de alimentación correctos** en los que se incluye una alimentación variada y el consumo habitual de frutas y verduras.

En cuanto al descanso, una gran mayoría (89%) disfruta de **un buen hábito de sueño** y una mayoría abrumadora (97%) no presenta problemas en cuanto a sus **hábitos intestinales**. No es de extrañar, por tanto, que un 88% de los transportistas afirme **disfrutar de una sensación subjetiva de buena salud**. De hecho, este colectivo profesional sostiene tener menos dolencias que el resto de los ciudadanos españoles, pues solo un 15% **admite tener dolores articulares** frente al 32% de la población general.

Los transportistas españoles también han visto mejorar otros parámetros, pues bajan ligeramente los índices de **sedentarismo** y **consumo de alcohol y tabaco** con respecto al año anterior, aunque estos últimos aún se encuentran muy por encima de la media de la población general (39% frente a 23%).

Sin embargo, parece inevitable que las largas jornadas sentados de los profesionales del transporte también pasen factura a su salud, pues el 62% tiene la **tensión arterial alta**, porcentaje que ha aumentado significativamente respecto al año pasado, cuando representaba el 45% del total.

Decálogo del transportista saludable

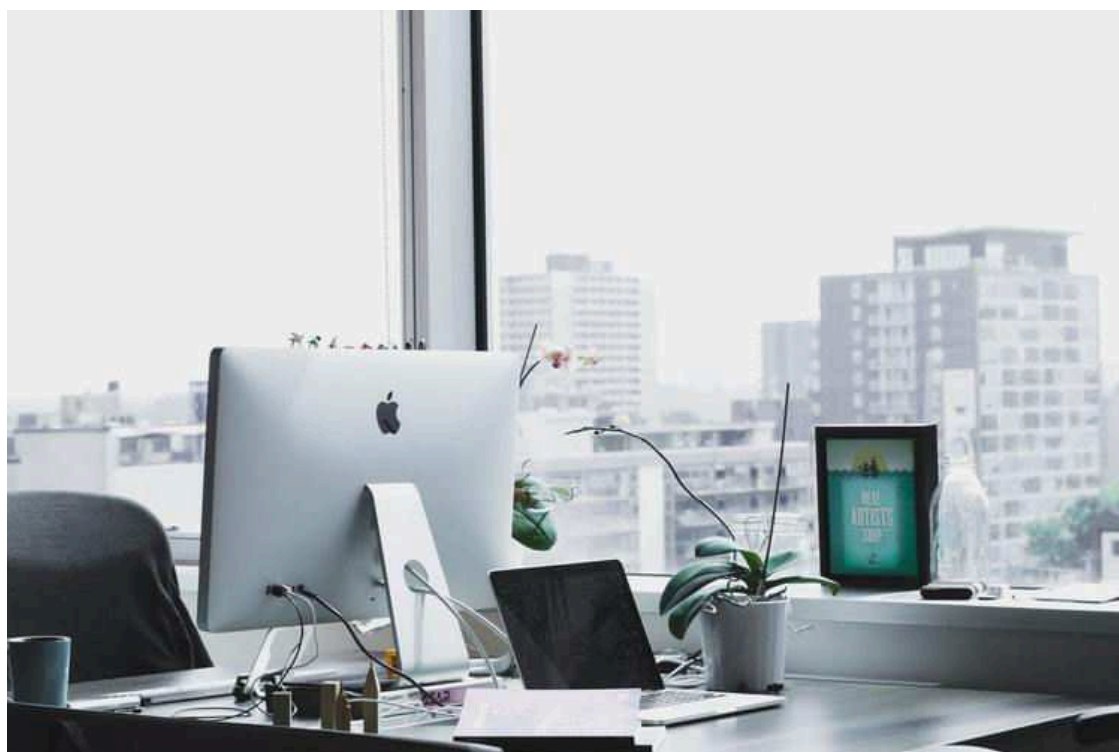
Las intensas jornadas laborales de muchos transportistas han llevado a Scania a elaborar, de la mano de los expertos de los servicios médicos de Cualtis, un decálogo con medidas imprescindibles para que estos profesionales mantengan un estilo de vida saludable:

Medio	noticiasempresa.com	Fecha	29/03/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	120	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas	480	V. Publicitario	169 EUR (191 USD)

1. Practicar **hábitos de vida saludable**.
2. Comer sano, mantener una **alimentación equilibrada**.
3. Hidratarse, beber por lo menos 2 litros de agua al día.
4. Hacer ejercicio, todos los días durante 30 minutos.
5. No **fumar**.
6. Evitar las **bebidas alcohólicas**.
7. **Chequear la salud** yendo al médico.
8. Aprender a controlar el **estrés y ansiedad**.
9. **Dormir** bien, 8 horas al día.
10. Vigilar la **tensión**.

Para **Daniel González, responsable de marketing y comunicación de Scania Ibérica**, con este estudio “desde la compañía no solo queremos potenciar los hábitos de vida saludable entre este colectivo sino también concienciar sobre las consecuencias derivadas del sedentarismo. No hay que perder de vista en este sector la importancia de la seguridad vial, dado que existe una ecuación que casi siempre se cumple: a mejor salud, menor número de accidentes. En el transporte por carretera, las condiciones físicas, al igual que sucede con la edad, constituyen un factor determinante en las capacidades motoras, sensoriales y cognitivas necesarias para una conducción segura”.

Artículo original [Según un estudio de Scania el 42% de los transportistas españoles realizan deporte, el doble que en 2017](#) publicado en comunicae.es



El transporte de mercancías por carretera, se encuentra ante un panorama desolador, según la CETM-Madrid

original



AsambleaCETMMadrid (4)

Se ha celebrado la Asamblea General Ordinaria de la regional de Madrid de la Confederación Española de Transportes de Mercancías, CETM, cuyo presidente, Cristóbal San Juan, ha considerado que el sector del transporte de mercancías por carretera está ante un “panorama desolador”, debido a la subida de los costes y la bajada de los precios, pese a su “carácter estratégico y esencial”, por lo que ha pedido “unión e inteligencia” para afrontar los retos que se avecinan.

En el curso de Asamblea de esta organización empresarial, que aglutina a cerca de 500 empresas del sector del transporte de mercancías por carretera de la Comunidad de Madrid, con más de 5.000 vehículos y en torno a 10.000 trabajadores, Cristóbal San Juan ha reconocido que el sector continúa “en una constante pérdida de competitividad y rentabilidad”, y ha incidido en su preocupación ante el nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), por lo que ha pedido que “se ponga coto al fraude de las cooperativas de trabajo asociado, que sirven de auténtica puerta falsa de acceso para transportistas autónomos”.

Así mismo, ha señalado Cristóbal San Juan, que, “cobra especial importancia la figura del gestor del transporte, a fin de que la supresión del requisito de los tres camiones no suponga un coladero para el sector, que no olvidemos que tiene un alto componente de sector refugio”.

Respecto al apartado de la pérdida de la honorabilidad, ha indicado que, “se incrementan los supuestos que conllevan pérdida de honorabilidad de la empresa y del gestor de transporte, si la infracción está relacionada con alguno de sus cometidos, fruto del Reglamento UE 2016/403, siendo suspendida por un periodo de un año, lo que conlleva la anulación de la autorización”.

Cristóbal San Juan ha planteado “serias dudas” sobre la constitucionalidad de la aplicación de la prohibición del descanso semanal normal en cabina, “ya que justificar el descanso normal fuera de la cabina con el tique o factura del hotel, puede suponer partir de la presunción de culpabilidad”.

Respecto a las relaciones con las administraciones de Madrid, el presidente de CETM-Madrid ha calificado de “especialmente difícil” esta relación con el Ayuntamiento de Madrid, ya que la CETM- Madrid, según ha recordado, trasladó al Ayuntamiento madrileño su oposición al Plan A, el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático, ya que “se obvia la condición del transporte de mercancías como una actividad básica y fundamental para la ciudadanía y para la economía”.

La clausura ha corrido a cargo de Pablo Rodríguez Sardinero, director general de Transportes Comunidad de Madrid, quien ha calificado al sector del transporte de mercancías por carretera de “estratégico para la Comunidad de Madrid”, una Administración que sabe que los empresarios “son los únicos que generan empleo, crean riqueza y mueven la economía”. “Es importante que desde la Administración no pongamos trabas”, ha afirmado Rodríguez Sardinero, quien ha criticado el cierre de Madrid Central “sin la consulta de asociaciones y administraciones correspondientes”.

Así afecta la alergia primaveral a la conducción

original



coche radio

La alergia al polen es de las más frecuentes y en primavera es cuando tiene su mayor auge, especialmente en las grandes ciudades. Tal y como ha confirmado la Sociedad Española de Alergología e Inmunología Clínica (SEAIC), en los últimos años se ha duplicado el porcentaje de alérgicos a los pólenes más fuertes. Millones de conductores tendrán que ponerse al volante bajo sus efectos. Y es que se calcula que en España aproximadamente el 20% de la población es alérgica.

Estos son sus efectos:

–**Estornudos.** Durante los estornudos, el coche sigue circulando a cierta velocidad sin la completa atención del conductor que, en muchas ocasiones, se ve obligado a cerrar los ojos y a realizar movimientos bruscos con la cabeza. Una serie de estornudos puede hacer retirar la atención de la conducción hasta 20-30 segundos.

–**Ojos llorosos y picor.** El conductor es incapaz de observar adecuadamente todo lo que ocurre a su alrededor. Su vista no se encuentra en buenas condiciones y circula sin ver correctamente. A esto hay que añadir la aparición de picor y que el conductor no deje de frotarse los ojos persistentemente.

–**Moqueo.** El conductor tiene por ello un malestar general que también afecta a su buena conducción, siendo en muchos casos necesario recurrir a pañuelos desechables y, por lo tanto, se deja de tener la atención puesta en la carretera.

–**Fatiga.** Nunca se debe conducir con cansancio y somnolencia. Muchos alérgicos no duermen bien debido a los anteriores síntomas, lo que afecta directamente a la seguridad al volante.

–**Medicamentos y sus efectos secundarios.** Muchos de los fármacos que se toman para combatir los síntomas de la alergia pueden provocar somnolencia. Por este motivo, se suele recomendar no conducir durante el tratamiento, especialmente con los antihistamínicos. El médico puede recetar medicamentos específicos que sí permiten la conducción, se desaconseja en todo momento la automedicación.

El conductor ve sus capacidades mermadas por estos síntomas y se incrementan así las posibilidades de sufrir un accidente de tráfico.

CINCO CONSEJOS PARA CONDUCIR SIN RIESGOS

1-Mantener las **ventanas** del coche subidas. Se evita así que el polen entre en el habitáculo.

2-Revisión especial del vehículo: el **filtro** de habitáculo debe estar en buen estado, ya que evita la entrada de partículas de polvo y polen del exterior. Norauto recomienda su cambio una vez al año.

Igualmente se debe revisar el sistema de **climatización**. Se debe comprobar todos los años y realizar un mantenimiento cada dos años, especialmente si el conductor es alérgico.

3-Evitar conducir al **atardecer, al amanecer y en zonas húmedas**, momentos y lugares donde se puede producir una mayor concentración de polen. En este sentido, se recomienda **consultar con frecuencia los niveles de polen** para estar al tanto de aquellos momentos con mayor presencia.

4-Se aconseja el uso de **gafas de sol** para evitar la máxima capacidad de luz y que no se produzcan estornudos mientras se conduce.

5-**Limpiar el vehículo con frecuencia** para eliminar ácaros de moquetas y tapicerías. Norauto aconseja realizar una desinfección en profundidad del habitáculo.

¿Cómo se deben colocar los retrovisores del coche para evitar los ángulos muertos?

original





- Hay una buena razón por la cual la visibilidad y la seguridad vial van de la mano
- Se conocen popularmente por ser áreas no visibles para el conductor



Imagen: iStock

Hay una buena razón por la cual la visibilidad y la seguridad vial van de la mano. Un solo segundo distraído con, por ejemplo, el teléfono móvil, puede hacer que nos veamos involucrados en un accidente de tráfico. Pero incluso cuando no quitamos la vista y nuestros cinco sentidos de la carretera, a veces sucede que algunos vehículos nos sorprenden saliendo de la nada del carril izquierdo o derecho.

Este tipo de situaciones, donde los vehículos están detrás y a los laterales de nuestro coche, son invisibles en los retrovisores, y esto se debe a los ángulos muertos. Los puntos ciegos se conocen popularmente por ser áreas que no son visibles para el conductor en circunstancias tan específicas como la que hemos mencionado anteriormente. Entonces, ¿cómo podemos asegurarnos de tener una visión completa de la carretera? Pues nada más y nada menos que ajustando los retrovisores y el asiento del coche.

Una de las primeras cosas que debemos hacer antes de poner en marcha el motor del coche o de cualquier otro vehículo es revisar la posición de los espejos con el fin de que cumplan con su objetivo: proporcionar una visión lateral y trasera a la persona que conduce. Pero después de comprobar la colocación de los retrovisores, también es importante ajustar el

asiento hasta tener la espalda completamente apoyada en el respaldo. Solo así nos aseguraremos de evitar los ángulos muertos.

Cómo colocar los retrovisores para evitar los ángulos muertos

Ahora bien, lo más difícil es colocar bien los retrovisores, así que vayamos por partes. Por un lado, el espejo interior debe ajustarse de modo que quede centrado con la luna trasera para poder ver la parte que queda atrás del vehículo sin tener que mover la cabeza. El objetivo aquí es poder echar un vistazo rápido a la carretera que tenemos delante y detrás sin tener que mover o girar el cuerpo. Finalmente, los espejos laterales se deben abrir lo máximo posible; lo suficiente como para poder ver la carrocería del vehículo.

Estornudos, ojos llorosos, moqueo Así afecta la alergia primaveral a la conducción

original



La alergia al polen es de las más frecuentes y en primavera es cuando tiene su mayor auge, especialmente en las grandes ciudades. Tal y como ha confirmado la [Sociedad Española de Alergología e Inmunología Clínica](#) (SEAIC), en los últimos años se ha duplicado el porcentaje de alérgicos a los pólenes más fuertes. Millones de conductores tendrán que **ponerse al volante bajo sus efectos**.

Se calcula que en España **aproximadamente el 20% de la población es alérgica**. Con motivo del próximo Día Mundial de la Salud, [Norauto](#), la cadena de mantenimiento y equipamiento integral del automóvil, hace hincapié en sus efectos y ofrece una serie de recomendaciones para que no afecte a la conducción. Y sus efectos son múltiples:

-Estornudos. Durante los estornudos, el coche sigue circulando a cierta velocidad sin la completa atención del conductor que, en muchas ocasiones, se ve obligado a cerrar los ojos y a realizar movimientos bruscos con la cabeza. Una serie de estornudos puede hacer retirar la atención de la conducción hasta 20-30 segundos.

-Ojos llorosos y picor. El conductor es incapaz de observar adecuadamente todo lo que ocurre a su alrededor. Su vista no se encuentra en buenas condiciones y circula sin ver correctamente. A esto hay que añadir la aparición de picor y que el conductor no deje de frotarse los ojos persistentemente.

-Moqueo. El conductor tiene por ello un malestar general que también afecta a su buena conducción, siendo en muchos casos necesario recurrir a pañuelos desechables y, por lo tanto, se deja de tener la atención puesta en la carretera.

-Fatiga. Nunca se debe conducir con cansancio y somnolencia. Muchos alérgicos no duermen bien debido a los anteriores síntomas, lo que afecta directamente a la seguridad al volante.

-Medicamentos y sus efectos secundarios. Muchos de los fármacos que se toman para combatir los síntomas de la alergia pueden provocar somnolencia. Por este motivo, se suele recomendar no conducir durante el tratamiento, especialmente con los antihistamínicos. El médico puede recetar medicamentos específicos que sí permiten la conducción, se desaconseja en todo momento la automedicación.

El conductor ve sus capacidades mermadas por estos síntomas y se incrementan así las **posibilidades de sufrir un accidente de tráfico**. Pero siguiendo una serie de consejos, se podrá

conducir sin riesgos:

1-Mantener las ventanas del coche subidas. Se evita así que el polen entre en el habitáculo.

2-Revisión especial del vehículo: el filtro de habitáculo debe estar en buen estado, ya que evita la entrada de partículas de polvo y polen del exterior. Norauto recomienda su cambio una vez al año. Igualmente se debe revisar el sistema de climatización. Se debe comprobar todos los años y realizar un mantenimiento cada dos años, especialmente si el conductor es alérgico.

3-Evitar conducir al atardecer, al amanecer y en zonas húmedas, momentos y lugares donde se puede producir una **mayor concentración de polen**. En este sentido, se recomienda consultar con frecuencia los niveles de polen para estar al tanto de aquellos momentos con mayor presencia.

4-Se aconseja el uso de gafas de sol para evitar la máxima capacidad de luz y que no se produzcan estornudos mientras se conduce.

5-Limpiar el vehículo con frecuencia para eliminar ácaros de moquetas y tapicerías. Norauto aconseja realizar una desinfección en profundidad del habitáculo.

Conscientes de la importancia de mantener el vehículo en perfectas condiciones para minimizar los efectos de la alergia, Norauto ofrece el programa «Air Vitality» con el que se ofrece carga de aire acondicionado, higienización del habitáculo y cambio de filtro de habitáculo. Asimismo, la higienización del habitáculo es muy importante para **evitar la proliferación de bacterias y otros microorganismos** que entran por el aire acondicionado. Estos organismos son, a menudo, los causantes de las reacciones alérgicas. De esta forma, el automóvil está en perfectas condiciones y el conductor nota en menor medida los síntomas de la alergia primaveral.

El uso del teléfono móvil durante la conducción supone el 61% de las denuncias de la última semana

Redacción • original

El uso del teléfono móvil durante la conducción ha supuesto el 61 por ciento de las denuncias realizadas por la Policía Local de Zaragoza durante la campaña de prevención y vigilancia en colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), en este caso prestando especial atención a las distracciones al volante, un factor concurrente en el 25 por ciento de los accidentes de tráfico con víctimas en vías interurbanas.

ZARAGOZA, 28 (EUROPA PRESS)

El uso del teléfono móvil durante la conducción ha supuesto el 61 por ciento de las denuncias realizadas por la Policía Local de Zaragoza durante la campaña de prevención y vigilancia en colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), en este caso prestando especial atención a las distracciones al volante, un factor concurrente en el 25 por ciento de los accidentes de tráfico con víctimas en vías interurbanas.

A lo largo de tres días (25 al 27 de marzo) se ha controlado a 1.446 vehículos, de los que se ha denunciado a 28 (2%). De entre las denuncias destacan 17 por utilizar el teléfono móvil (61% de las denuncias); 8 por utilización de casco o auriculares conectados a aparatos de sonido (29%); una denuncia por manipulación de pantallas de acceso a Internet y monitores, entre otros (4%); y 2 denuncias (7%) por otros motivos, en concreto por la inobservancia en la señalización y por no mantener libre el campo de visión.

Desde la Policía Local se ha señalado el alto cumplimiento general de la atención al volante por parte de los conductores. Sin embargo, se insiste en alertar y en recomendar a todas las personas que conducen que no hay que bajar la guardia.

"Es llamativo que el uso inadecuado del teléfono móvil está presente en el 61% de las denuncias realizadas", ha abundado el Ayuntamiento de Zaragoza en una nota de prensa.

DISTRACCIONES Y VELOCIDAD, UNA SUMA PELIGROSA

Se produce distracción en la conducción cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir.

Cuanto mayor es la velocidad del vehículo, menor margen de reacción tiene el conductor frente a los imprevistos y más conveniente resulta que se concentre totalmente en la tarea de conducir y trate de evitar las posibles distracciones.

Distracción y velocidad son un binomio que aumenta muy significativamente los niveles de riesgo durante la conducción. El tipo de accidente más frecuente debido a la distracción es la salida de la vía, choque con el vehículo precedente o atropello, han alertado las citadas fuentes.

La evidencia disponible indica que el uso del teléfono móvil durante la conducción aumenta de forma significativa el riesgo de colisión. Ese riesgo podría ser entre cuatro y seis veces superior al riesgo en condiciones normales de conducción.

Marcar un número de teléfono móvil, responder a una llamada telefónica, leer o contestar a un "whatsapp", encender un cigarrillo, ajustar la radio o el reproductor de CD mientras se conduce, supone apartar la vista de la carretera durante un cierto tiempo, periodo en el que el vehículo circula sin control y pueden surgir circunstancias que provoquen un grave accidente.

Marlaska deja en el aire la decisión de transferir las competencias de Tráfico a Navarra

Gonzalo Araluze • [original](#)

La transferencia de las competencias de Tráfico y Seguridad Vial a Navarra no es un tema cerrado. Al menos, así lo afirmó el ministro de Interior, **Fernando Grande-Marlaska**, en el consejo de la **Guardia Civil** celebrado este miércoles con los vocales de diferentes asociaciones del Cuerpo. Se trata de una decisión que, pese a haber sido anunciada en esferas políticas, se encuentra estancada.

El pleno de este miércoles estuvo marcado por la tensión. El acuerdo sobre la equiparación salarial fue el tema que ocupó mayor tiempo en un encuentro al que asistieron los vocales de las asociaciones de la Guardia Civil, su director **Félix Azón**, el ministro Grande-Marlaska y la secretaria de Estado de Seguridad, **Ana Botella**.

Pero sobre la mesa se trataron otros temas, como los destinos de los miembros del Cuerpo, la participación de los agentes en despliegues en el exterior y la transferencia de las competencias de Tráfico y Seguridad Vial a Navarra.

Sobre éste último asunto y según fuentes del consejo consultadas por EL ESPAÑOL, el ministro no dio por cerrada la cesión de estas competencias a la Comunidad Foral. Recordemos que el pasado 31 de octubre, **Pedro Sánchez** y la presidenta de Navarra, **Uxue Barkos**, acordaron esta medida. Una decisión -argumentaba la Presidencia del Gobierno en un comunicado- que se ceñía al cumplimiento de una sentencia del Tribunal Supremo.

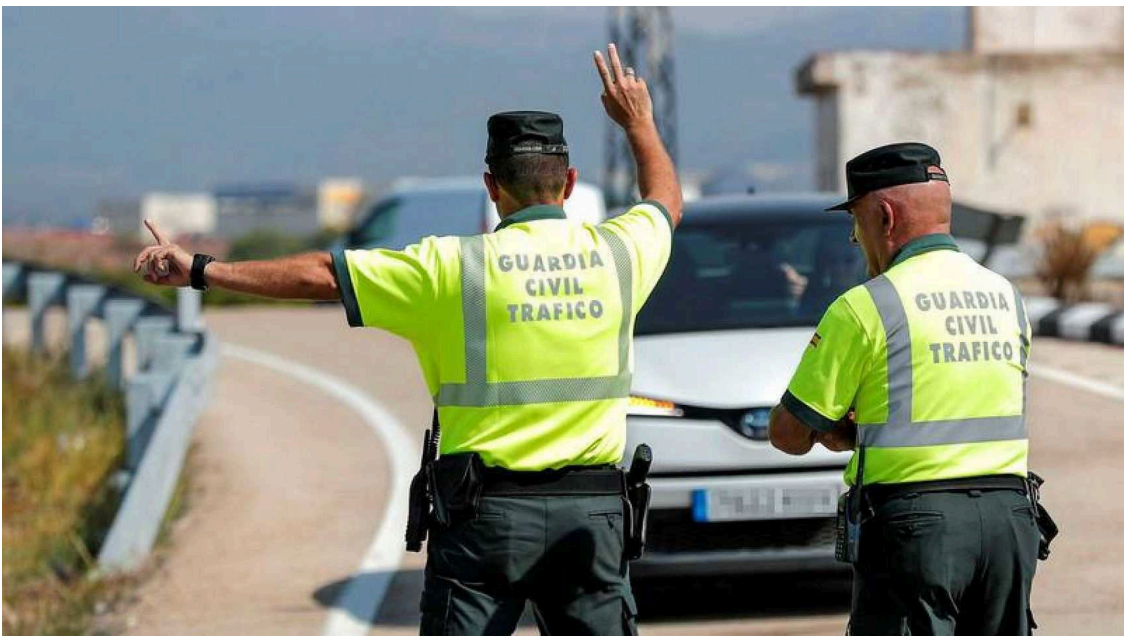
Pero según deslizó el ministro en el consejo de este miércoles -siempre siguiendo el testimonio de las mismas fuentes- la sentencia del Supremo no supone que este traspaso tenga que hacerse efectivo. Así lo sostienen los **informes jurídicos que maneja el departamento**. Y que la decisión, pese al anuncio desde la Presidencia del Gobierno, no está cerrada.

Fuentes de Interior se expresan en la misma línea que Marlaska y ponen en duda la transferencia de las competencias a Navarra. "Ahora mismo no se puede avanzar en nada, ni en un sentido ni en otro". **La situación de incertidumbre política dificulta la toma de una decisión de esta envergadura**, habida cuenta que el próximo 28 de abril se celebrarán elecciones generales; el 26 mayo, las autonómicas de Navarra.

El anuncio de la cesión de Tráfico y Seguridad Vial a la Comunidad Foral provocó irritación entre los guardias civiles destinados en la región -cerca de 200 están destinados en puestos relacionados con estas funciones-. **Voces del Instituto Armado consideraron que la decisión correspondía a un movimiento político de Pedro Sánchez para asegurarse el apoyo de formaciones independentistas**.

Por su parte, la consejera de Presidencia, Función Pública, Interior y Justicia de Navarra, **María José Beaumont**, señaló el pasado mes de febrero que la transferencia de las competencias estaba pendiente de un informe de la Dirección General de Tráfico (DGT). Desde Interior, no obstante, se considera que la decisión no está cerrada.

http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=206525913



Vive la Moto prevé 35.000 visitantes y 122 expositores en su tercera edición

[original](#)

EUROPA PRESS

BARCELONA, 28 Mar. (EUROPA PRESS) -

El salón Vive la Moto Barcelona prevé 35.000 visitantes, entre el 9 y el 10% más respecto a 2017, y contará con 122 expositores, un 10% más, en su tercera edición, que se celebrará del 4 al 7 de abril en el palacio 8 del recinto Montjuïc de Fira de Barcelona y la avenida María Cristina.

En rueda de prensa este jueves, el codirector de Vive la Moto Jordi Freixas ha expuesto que el salón tendrá 400 marcas representadas en 32.500 metros cuadrados de superficie total, un 9% más respecto a la edición de 2017, y 10.600 metros cuadrados de superficie expositiva, un 18,5% más.

Freixas ha resaltado que este año "es la mejor edición" desde el 2016, cuando se celebró por primera vez, y que el encuentro ha ido creciendo año tras año, mientras que el otro codirector del salón Jordi Bracons ha celebrado que estos datos reafirman que el encuentro se ha consolidado en el mercado.

Bracons ha agradecido el respaldo de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor) al salón, que ha valorado como "esencial" para conseguir la implicación directa de las marcas, que en esta edición alcanzarán la cifra total de 400 y presentarán alrededor de 50 novedades.

Entre las empresas presentes en el salón, destacan Benelli, BMW, Ducati, Harley-Davidson, Honda, FB Mondial, Indian, Keeway, KSR, Macbor, MH Motorcycles, Moto Guzzi, MV Agusta, Norton, Peugeot, Quadro, Rieju, Royal Enfield, Super Soco, Suzuki, SWM, SYM, Triumph, UM y Yamaha.

En la presentación del salón también han estado presentes el presidente y el secretario general de Anesdor, Víctor González y José María Riaño, quienes han aplaudido el hecho de celebrar este salón en la ciudad: "Barcelona es un referente a nivel europeo", ha defendido González.

Riaño ha resaltado que el mercado de la moto está funcionando bien en la ciudad, ya que Barcelona "es una ciudad de moto", y ha pedido a las autoridades de la ciudad más aparcamientos y un plan estratégico de seguridad vial para este tipo de vehículos.

PRUEBAS DE MOTOS

El salón Vive la Moto Barcelona ofrecerá 200 motos para probar a sus visitantes en recorridos guiados con la asistencia de monitores, junto al Servei Català del Trànsit.

En ese sentido, Bracons ha subrayado que el encuentro busca "promover el uso de la moto" y sirve de punto de encuentro entre la industria y el gran público, además de ofrecer una visión global del sector y de las diferentes propuestas de uso de este tipo de vehículo.

Señales para advertir de la presencia de ciclistas

original

La Diputación colocará indicativos en las carreteras N-104, la A-132 y la A-3941

Me gusta 1 Compartir



Un grupo de ciclistas

vitoria- La Diputación de Álava presentó ayer en el seno del consejo de la bicicleta la planificación y el cronograma para extender las señales de tráfico de advertencia de presencia habitual de ciclistas en la red carreteras y la propuesta de mapa de rutas alternativas a vías rápidas para ciclistas.

El diputado de Infraestructuras Viarias, Josu López Ubierna, informó de la próxima instalación de señales de tráfico de advertencia de presencia habitual de ciclistas en tres carreteras alavesas: la N-104 (entre el cruce con la A-2134 y la autovía A-1), la A-132 (entre el cruce con la A-2130 y el límite de provincia con Navarra) y la A-3941 (entre el cruce con la A-2620 y la localidad de Oleta). Estas señales recuerdan de forma expresa a las personas conductoras la obligación de dejar una distancia de 1,5 metros en los adelantamientos a bicicletas. Asimismo, la Diputación somete a la consideración del consejo de la bicicleta de Álava una propuesta de mapa actualizado de rutas alternativas a las vías rápidas.

En otro orden de cosas, tres motoristas resultaron heridos el martes en accidentes de tráfico en Vitoria. El primero fue en la calle Pintor Juan Ángel Sáez con una furgoneta implicada. A consecuencia del impacto, el motorista, de 45 años, sufrió lesiones por las que fue evacuado en ambulancia al Hospital Txagorritxu. Poco después se produjo un accidente entre otro motorista y una bicicleta en el cruce de las calles Portal de Arriaga con Barrancal. El conductor de la moto, de 31 años, fue asistido en el lugar por los sanitarios y trasladado en ambulancia al Hospital San José. El ciclista no precisó de asistencia médica.

Atropello en Zabalgana Aparte, la asociación vecinal Zabalgana Batuz denunciaba ayer en sus redes sociales un nuevo atropello producido en las calles del barrio. Según su información, la víctima volvió a ser un menor, circunstancia que se une al fallecimiento de otra joven hace apenas unas semanas tras otra embestida. - DNA

Medio	Noticias de Álava	Fecha	28/03/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	903	V. CPM	56 EUR (63 USD)
Pág. vistas	3271	V. Publicitario	226 EUR (255 USD)

Diario de Noticias de Alava. Noticias de última hora locales, nacionales, e internacionales.