

• Revista de Prensa •
Del 15/04/2019 al 16/04/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	16/04/2019	El Periódico de Aragón, 17	Zaragoza aprobará la ordenanza de patinetes con amplia mayoría	Escrita
2	15/04/2019	La Vanguardia	El PSOE sigue adelante con la reforma del carné por puntos y con la bajada de velocidad en ciudad a 30 km/h	Digital
3	15/04/2019	eldiario.es	Albert Rivera presentará, montado en moto, sus propuestas en seguridad vial	Digital
4	15/04/2019	Público.es	SEGURIDAD VIAL EL SISTEMA QUE LIMITA LA VELOCIDAD DE LOS COCHES SERÁ OBLIGATORIO EN EUROPA EN 2022	Digital
5	15/04/2019	La Sexta	La Fiscalía pide a la Policía recabar datos sobre el uso de apps que avisan de radares	Digital
6	15/04/2019	El Independiente	Siete sistemas obligatorios en los coches a partir de 2022: caja negra, limitador automático...	Digital
7	15/04/2019	Hoy de Extremadura	El número de nuevos conductores desciende a la mitad en una década Navalmoral - Hoy	Digital
8	15/04/2019	Diario de Sevilla	"La ordenanza de patinetes es mejorable"	Digital
9	15/04/2019	Cadena Ser	Europa aprobará una directiva para controlar la velocidad de los coches de forma automática	Digital

LOS NUEVOS HÁBITOS EN LA MOVILIDAD URBANA

Zaragoza aprobará la ordenanza de patinetes con amplia mayoría

El Gobierno acepta los votos particulares de Cs y PSOE para intentar la unanimidad

Pero el PP opina que tener tres normas genera «confusión» y es «un despropósito»

D. L. G.
 dlapaz@aragon.elperiodico.com
 ZARAGOZA

Zaragoza se sumará mañana al listado de ciudades que han decidido aprobar una ordenanza específica para regular la circulación de los patinetes por las calles, y lo hará a mes y medio de las elecciones y por amplia mayoría. Los grupos municipales parecen decididos a dar luz verde a una normativa para la que solo el PSOE y Ciudadanos han presentado votos particulares y que el Gobierno de Zaragoza en Común (ZeC) piensa aceptar para incorporar al documento que se vota en la próxima Comisión de Urbanismo y Sostenibilidad. Un intento por lograr la unanimidad que, en esta ocasión, no conseguirá porque el PP se debate todavía entre votar en contra o pedir la retirada.

El conservador Sebastián Conín, en declaraciones a este diario, explicó ayer que viendo necesaria la actualización de la normativa municipal para adaptarla a la circulación de todos los vehículos de movilidad personal (VMP) que proliferan desde hace meses en Zaragoza, «es un despropósito tener tres ordenanzas diferentes para regularlo», y que todo apunta a que «hay prisas» por aprobarla antes de las elecciones «para colgarse la medalla».

En su opinión, con una normativa municipal de tráfico y otra de peatones y ciclistas, que ya fijan las normas para circular por la ciudad, crear una específica para patinetes «solo puede crear más confusión». Por ello invitó a «abrir una reflexión y debate en profundidad» para actualizar estas, antes de crear otra más. Aunque haya que esperar al próxi-

SILVIA CATALÁN



► Patinetes eléctricos estacionados en la plaza España de Zaragoza.

mo mandato y teniendo en cuenta los precedentes, la de ciclistas, que acabó judicializándose y con problemas jurídicos.

El problema es que no queda más tiempo para poner coto a la circulación de unos VMP que proliferan en todas las calles y, especialmente, en el centro. Por eso y para dar certidumbre a los usuarios, el PSOE está decidido a dar su voto a favor de la ordenanza. Si es que esta se incluye de urgencia en el orden del día, porque ayer todavía no estaba incluida. Los socialistas ya lo anunciaron la semana pasada y el texto ahora incorporará sus votos particulares. También los de Cs, que dará su apoyo. Y CHA ya manifestó su posición favorable.

El texto, ya conocido, consta de ocho artículos, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales que traslada al papel la instrucción transitoria del 2016 de la Dirección General de Tráfico (DGT), que establece que los patinetes deben circular por carriles bici y calzadas con limitación a 30 km/h, prohíbe ir por las aceras y en el aparcamiento los equipara a las bicis a los del tipo A, los más habituales, y a las motos los de más potencia, el B. A ello el PSOE añade excluir a los carriles bus del cómputo de carriles de una calzada y crear un grupo de trabajo y una evaluación anual de la norma. Cs aporta la obligación de exigir la «homologación pertinente» para el transporte de pasajeros y mercancías. =

El PSOE sigue adelante con la reforma del carné por puntos y con la bajada de velocidad en ciudad a 30 km/h

Redacción • [original](#)

MADRID, 15 (EUROPA PRESS)

El PSOE se compromete a reformar la Ley de Tráfico para actualizar el carné de conducir por puntos y a modificar el Reglamento de Conducción para poder limitar la velocidad máxima a 30 km/h en las calles de un único carril de circulación por sentido en las ciudades, medidas en las que ya estuvo trabajando durante la última legislatura.

Otra de las iniciativas que recupera en el ámbito de la Seguridad Vial es la regulación del uso de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que se incluyen los patinetes eléctricos.

En su programa electoral para las elecciones generales del 28 de abril, el partido socialista incluye varios puntos sobre Seguridad Vial, entre los que se incluyen estas tres medidas.

"Tras unos años de inacción reflejados en el aumento de los fallecidos por accidente de tráfico en los últimos cuatro años, la llegada del nuevo Gobierno socialista ha vuelto a colocar la seguridad vial en la agenda política y en el debate ciudadano, algo en lo que queremos seguir avanzando", asegura el PSOE en su programa para el 28A.

Asimismo, el PSOE incluye otras propuestas, como el impulso del enfoque de "sistema seguro" como medio para consolidar la reducción de los accidentes de tráfico en carreteras y ciudades, prestando especial atención a la protección de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas).

También aboga por promover, potenciar y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie; la modificación del Reglamento de Circulación para revisar y actualizar los derechos y obligaciones del peatón; y la elaboración de una Estrategia Nacional de Promoción y Protección de los desplazamientos en bicicleta.

Igualmente, se compromete a aprobar el catálogo de medidas especiales de seguridad para los desplazamientos en moto y desarrollar su aplicación, así como a mejorar las ayudas a las asociaciones de víctimas en sus proyectos de concienciación, sensibilización y prevención de accidentes de tráfico y simplificar su tramitación.

Albert Rivera presenta, motorizado, sus propuestas en seguridad vial

original

El candidato de Ciudadanos a la presidencia del Gobierno, Albert Rivera, inaugura esta nueva semana de campaña subido en su moto y acompañado de representantes de diversas asociaciones de motoristas. Informa **Carmen Moraga**.

Rivera se hará la foto en el Mirador Ángel Nieto, en el paraje madrileño de Santa María de la Alameda, para posteriormente dirigirse hasta el Puerto de La Cruz Verde. Allí, en la puerta de un típico asador, el líder de Ciudadanos desgranará sus propuestas sobre Seguridad Vial.

Para ir calentando motores, Rivera acaba de subir a su cuenta de Twitter una foto de su niñez subido a la moto Benelli de su padre. "Aprendí a ir en moto a los cuatro años, una de mis grandes pasiones en la vida", desvela.

Aprendí a ir en moto a los cuatro años, una de mis grandes pasiones en la vida. Aquí estoy ya con dos añitos haciendo mis pinitos en la Benelli de mi padre 😊. Hoy estaré junto a un grupo de moteros en la legendaria Cruz Verde de Madrid.

¡Vamos! 🏍️#VamosMoterspic.twitter.com/ECKN7jamXT

— Albert Rivera (@Albert_Rivera) April 15, 2019

Seguridad vial El sistema que limita la velocidad de los coches será obligatorio en Europa en 2022

público • original

Media: 5

Votos: 1

- [Email](#)
- [Imprimir](#)
- [A+ a-](#)



El Parlamento Europeo propone nuevos sistemas para la seguridad vial. Pixabay

El Parlamento Europeo, previo a su disolución por las elecciones, ha decidido que este martes propondrá algunos cambios sobre seguridad vial, en la que se contempla la instalación de un conjunto de hasta diez sistemas de seguridad en los **nuevos modelos de turismo y furgonetas ligeras a partir de 2022**. Dentro de este paquete encontramos el Asistente de Velocidad Inteligente (ISA), con capacidad para reconocer los límites de velocidad en cada tramo de carretera, según ha informado [El Periódico](#).

Las negociaciones no han sido sencillas, esta presión ha sido ejercida por los fabricantes de vehículos con capacidad para alcanzar los 260 km/h.

El sistema estará instalado de forma obligatoria, aunque se podrá apagar, ya que los defensores de poder desactivarlo argumentan que los conductores deben **acostumbrarse antes de hacerlo obligatorio**, que es el objetivo de la Comisión Europea.

La eurodiputada del PSOE de la comisión de Transportes, Inés Ayala, ha recordado este sistema aun cuenta con un 10% de error, ya que un hay **fallos** como el reconocimiento de la velocidad de las carreteras en obras.

"El conductor podría distraerse con el sistema en los casos en que constantemente le proporcione información falsa. Por lo tanto, se consideró importante poder apagarlo temporalmente", se considera que es importante que pueda apagarse el dispositivo, aunque al arrancarlo de nuevo, se activará.

Junto a este sistema, hay nueve más que ya se encuentran en el mercado, como el **sistema ADAS**, famosos por la ayuda a la conducción.

La propuesta se presentó en mayo de 2018, con un cálculo de que 24.794 vidas se salvarían y se evitarían **140.740 heridos graves** desde el momento de su aplicación.

Además, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), ha asegurado que el

sistema ISA también ofrece números positivos en **materia medioambiental**, ya que se estima que podría reducir la emisiones de dióxido de carbono un 8%.

La Fiscalía pide a la Policía recabar datos sobre el uso de apps que avisan de radares

original



En la actualidad, **la democratización de la tecnología** ha permitido que los vehículos sean más **seguros**, más cómodos y más eficientes que nunca, permitiendo además que la práctica totalidad de la sociedad pueda disponer de un **smartphone** con conexión a internet, que le permite acceder a todo tipo de información en cualquier momento y en cualquier lugar.

El problema llega cuando se utiliza esa información de forma errónea, algo que, aplicable a la seguridad vial, se puede encontrar en el uso del smartphone al volante o en el uso de aplicaciones sociales que avisan de la presencia de **radares** o controles de tráfico al resto de conductores que utilizan esas aplicaciones. Ahí es dónde entra la justicia: **el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha anunciado la entrada en vigor de un estudio para regular el uso de estas aplicaciones. VER VÍDEO.**

Siete sistemas obligatorios en los coches a partir de 2022: caja negra, limitador automático

El Independiente • [original](#)



Hazard Light Alert demonstration on XC40

El Parlamento Europeo aprobará este martes una directiva comunitaria que regula todos los sistemas de seguridad que los vehículos deberán incorporar, obligatoriamente, a partir del año 2022. Estos parámetros serán de cumplimiento obligado en modelos y vehículos nuevos y algunos, como la limitación automática de la velocidad, han generado polémica en el camino hasta su ratificación.

‘Radar incorporado’

Es la medida estrella y la más comentada. A partir de 2022, todos los coches tendrán que incorporar un sistema de limitación automática de la velocidad. La centralita del coche será capaz de reconocer la velocidad máxima en cada tramo de la vía y capar el acelerador para no superarla. Para hacerlo, el vehículo recopilará información de mapas, bases de datos y reconocimiento de señales.

En un inicio, el texto de la directiva establecía que el sistema funcionaría siempre por encima de la voluntad del conductor. Tras la presión de lobbies de constructores y de algunas asociaciones de automovilistas, el articulado final del texto permite al conductor desconectarlo a su voluntad.

Arrancado anti-alcohol

Este sistema, que obliga al conductor a soplar y sólo arranca el vehículo si la tasa de alcohol es negativa, también se normalizará a partir de 2022. Desde ese año, todos los coches tendrán que estar preparados para que se pueda instalar en ellos el sistema de bloqueo anti-alcohol, aunque éste no sea obligatorio. Se prevé que se utilice a petición de jueces para delincuentes reincidentes en materia de seguridad vial, o en profesionales del transporte como conductores de camiones o autobuses.

Caja negra

A imitación del popular instrumento obligatorio en el transporte aéreo, los coches también tendrán que incorporar una caja negra a partir de 2022. Este sistema registrará todo, pero sólo almacenará los datos decisivos en los momentos previos y posteriores a una colisión, con la intención de facilitar las investigaciones judiciales sobre accidentes viales. Los datos,



anonimizados, también podrán ser utilizados por las administraciones públicas para elaborar campañas y estadísticas.

Avisos sonoros contra las distracciones

Por ley, todos los vehículos tendrán que incrementar significativamente la cantidad de avisos sonoros en el interior del habitáculo. Por ejemplo, pitidos que avisen al conductor cuando detecten una trayectoria errática, cuando detecten cierre de ojos o ladeo de la cabeza, o el uso del GPS o del teléfono móvil. También entrará en vigor en 2022 la obligatoriedad de avisar continuamente de cinturones desabrochados en todas las plazas del vehículo. Exactamente lo mismo sucederá con el aviso de objetos cercanos en la marcha atrás, ya extendido actualmente.

Frenado automático de emergencia

Los vehículos y modelos producidos a partir del año 2022 tendrán que incorporar también un sistema de detección de obstáculos conectado a un freno de emergencia que se active si el conductor no reacciona. Está pensado para evitar choques y atropellos y, especialmente, para minimizar los daños en caso de accidente.

Alerta de frenado

En esa línea, la nueva directiva plantea descargar de responsabilidades al conductor, librándole de la necesidad de avisar de una frenada de emergencia. Actualmente, en un acto reflejo, muchos conductores activan las luces de emergencia o *warning* cuando se encuentran un obstáculo o una retención súbita en la carretera. Con el nuevo sistema, obligatorio a partir de 2022, el coche activará automáticamente una señal intermitente en las luces de freno cuando detecte una pérdida brusca de velocidad.

Mantenimiento de carril

La directiva también pretende acabar con los cambios de carril sin señalizar. Las nuevas medidas de seguridad obligan a que, a partir de 2022, el vehículo emita un aviso sonoro o provoque una vibración en el volante si se detecta un cambio de carril sin señalizar previamente con el intermitente. El articulado permite incluso la instalación de sistemas que bloqueen el volante o tomen el control sobre él para devolver el coche a su trayectoria.

El número de nuevos conductores desciende a la mitad en una década

original



Un coche de autoescuela circulando por Badajoz. :: j. v. arnelas

Las autoescuelas culpan de la caída de alumnos a la bajada de la natalidad, los cambios en la movilidad y la coyuntura económica

Jóvenes de entre 18 y 20 años. Este es el perfil más habitual de las personas que se sacan por primera vez el carné de conducir en la actualidad. Atrás quedaron los años en los que era habitual ver a personas de edad más avanzada, sobre todo mujeres, que nunca habían tenido el permiso y puede que en un futuro se vean más alumnos cercanos a la treintena en las autoescuelas.

En 2018 fueron **9.623 personas** las que obtuvieron en la región el **permiso tipo B**, con el que se pueden conducir turismos. En esta cifra solo se reflejan aquellos para los que se expide su primera autorización, no los que recuperan su carnet. Diez años antes, en 2008, hubo 21.758 extremeños que aprobaron las pruebas práctica y teórica, con lo que **en la última década ha descendido** en más de un 55% el número anual de nuevos conductores. «Es el mismo fenómeno que se está observando a nivel nacional, porque la situación es similar», apunta Cándido Rabazo, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Badajoz.

A las autoescuelas de Extremadura no les ha pillado por sorpresa esta bajada. Basta con repasar los datos demográficos de la región para entender la principal causa, aunque también se pueden buscar en aspectos económicos y sociales. «La tasa de natalidad cayó mucho a finales de los años noventa y ha seguido así», dice Francisco García, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Cáceres. Esto quiere decir que hay menos jóvenes en edad de sacarse el carné de conducir.

«El vehículo compartido es una realidad que ya ha llegado a la región»

«Antes, al que aprobaba el carnet casi le esperaba un coche en la puerta»

Entre 1987 y 1990, años en que nacieron quienes estaban entre la mayoría de edad y la veintena hace una década, la tasa de natalidad se movía en 12 y 13 (nacimientos por cada mil habitantes). Diez años después, entre 1997 y 2000, el índice rozó el 9,5.

En este caso, los datos no son optimistas y la actual tasa de natalidad ya está por debajo de 8, aunque hubo un ligero repunte en 2008 y 2009.

Sin embargo, en 2018 se sacaron por primera vez el carné de conducir 900 personas más que un año antes. La huelga de examinadores y los varios meses en los que no hubo pruebas en 2017 fue la causa de que en ese ejercicio solo se registraran 8.728 nuevos conductores.

El mayor descenso en primeras obtenciones de permisos de tipo B se produjo en 2009. En un solo año hubo un 37,5% menos. A partir de ese ejercicio se ha mantenido la línea descendente, aunque con ligeros repuntes como el del pasado 2018. «Hasta hace unos años ha habido un remanente de gente más mayor que no había obtenido nunca el permiso, principalmente mujeres, pero este tipo de clientes también ha desaparecido», comenta Emilia Gómez, responsable de la autoescuela Ámbar, de Badajoz.

Pese a ralentizarse su crecimiento, sí sigue al alza el número total de conductores, que ya se sitúa en la región por encima de los 650.000. Mientras que a finales de 2018 el parque de vehículos se quedaba muy cerca de los 590.000 turismos y superaba con muy poco las 55.000 motocicletas.

Los cambios en la movilidad también están afectando al descenso de alumnos en las autoescuelas. Para los jóvenes ya no es una prioridad obtener el permiso de conducir, porque existen otras alternativas de transporte que también están llegando a la región. «No se puede obviar que el coche compartido es una realidad», comenta el presidente de la asociación cacereña, que detecta que los jóvenes de entre 18 y 20 años prefieren un teléfono móvil de última generación a sacarse el carné.

En este aspecto también influye, según entiende Rabazo, la coyuntura económica actual y la que se lleva viviendo desde que comenzó la crisis. «Antes, el que obtenía el permiso casi tenía un coche en la puerta y ahora las familias no se lo pueden permitir», remarca el presidente de la asociación pacense, que considera que sin la expectativa de un vehículo a su disposición, los jóvenes optan por retrasar la matriculación en las autoescuelas y no enfrentarse al gasto que supone.

Así, lo que puede suceder es que dentro de unos años vuelvan a verse alumnos de más edad en las clases teóricas y prácticas.

Precio

Hay un abanico muy amplio de precios en las autoescuelas de la región. Según el último estudio elaborado por la Unión de Consumidores de Extremadura, las localidades más baratas son Badajoz y Navalmoral de la Mata y las más caras, Mérida y Calamonte. El mismo informe marca que obtener el carné con **20 clases prácticas puede variar de 450 a 950 euros**, mientras que si es con una decena de prácticas, entre algo más de 250 y 650 euros.

La época fuerte en este sector no cambia. «El 75% de nuestro trabajo se acumula en verano», reconoce García. La explicación es sencilla, los estudiantes aprovechan los descansos académicos para sacarse el carné. De esta forma, los exámenes se multiplican en los meses más habituales de vacaciones. Además, se ha reducido a doce el número de alumnos diarios que puede evaluar cada examinador.

Por eso, los responsables de las autoescuelas piden que aumente la plantilla de examinadores. Hay ocho en Cáceres y diez en Badajoz, según confirman los presidentes de las asociaciones, que reclaman que se saquen más plazas y se cubran las vacantes que se producen. «Otra solución sería que se permita la colaboración público-privada en los exámenes, como en la ITV», propone García, que añade que no parece algo que vaya a suceder en un futuro próximo.

La ordenanza de patinetes es manifiestamente mejorable

original

Luis Carlos Rodríguez León, en su despacho de la Fiscalía de Sevilla



Luis Carlos Rodríguez León, en su despacho de la Fiscalía de Sevilla

Luis Carlos Rodríguez León, fiscal delegado de **Seguridad Vial en Sevilla**, examina en esta entrevista la **ordenanza de patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal** que aprobó a finales de marzo el ayuntamiento de Sevilla. Hace hincapié en los aspectos que echa de menos y que **potenciarían la imagen de Sevilla como ciudad moderna**.

— **¿Qué le parece la nueva regulación de patinetes, segway y demás vehículos de “movilidad personal” en Sevilla?**

La ordenanza en líneas generales está bastante bien y es bastante coherente en muchas cosas. Pero no resuelve problemas que sí han resuelto otras ciudades y ahí es donde yo pienso que es manifiestamente mejorable: no exige seguro obligatorio, no existe una unidad de policía ciclista, los vehículos de movilidad personal no llevan matrícula visible y no se acredita un conocimiento mínimo de las normas de circulación.

Creo que Sevilla tenía que haber esperado a que saliera la norma -parece ser definitiva- de la dirección general de Tráfico. Porque las dos instrucciones anteriores eran contradictorias y no venían a resolver el problema. La DGT ha ido muy retrasada y por eso diversos ayuntamientos importantes de toda España lo han regulado vía ordenanza, y Sevilla tampoco podía esperar mucho más.

— **¿Qué dice Sevilla sobre el seguro obligatorio?**

No dice nada. No estamos hablando de ciudades especialmente grandes o importantes, hay ciudades pequeñas que lo han impuesto de forma obligatoria como Cáceres, Almuñécar o Pozuelo de Alarcón. Barcelona dice que el seguro es recomendable y Madrid y Valencia determinan que no es necesario.

— **¿Por qué cree necesario el seguro obligatorio?**

Es una protección para las posibles víctimas. Yo entiendo que el seguro debe ser obligatorio porque, sin él, cualquier persona que sufra un atropello o unas lesiones por este tipo de vehículos se ve en la necesidad de pleitear para obtener una indemnización. Le obliga a ir a un juicio civil, pagar abogado, procurador, para que luego la persona que le haya causado las lesiones no tenga suficiente capacidad económica para pagar la indemnización. Si no la tiene, la víctima se va a quedar sin indemnización. Eso está cubierto con los seguros obligatorios.

Además, si hubiera una compañía de seguros que sacara una línea de protección para este tipo de vehículos, posiblemente lo pondría a precios asequibles porque las incidencias son pocas.

— ¿El peatón es el más vulnerable?

Se podría haber dado mayor cobertura al peatón, que aquí es el más importante y el más vulnerable, y en Sevilla no se ha hecho.

"Es absurdo tener los mejores carriles bici pero sin control"

— ¿Por qué falta en Sevilla una unidad ciclista policial?

Se ha dictado una ordenanza de obligado cumplimiento que dice por dónde se debe circular y las características técnicas pero ¿dónde está la unidad de policía que va a controlar su cumplimiento? Porque un policía local que circula por una calle en automóvil no puede controlar lo que está pasando en el carril bici.

Hay otras ciudades -bastantes en España y muchas en el extranjero- que tienen unidades ciclistas o policías que patrullan en segway y vehículos de movilidad personal por los carriles bici. Esto no es una novedad porque ya en Valladolid en los años 40 la Policía Municipal iba en bicicleta.

En Sevilla había un proyecto para crear una unidad de este tipo pero jamás he visto un policía en bicicleta.

No podemos tener una de las mejores ciudades de España en cuanto a carriles bici sin controles del carril bici, es absurdo. ¿Quién va a controlar que la ordenanza se cumpla, si no hay policía circulando por las mismas vías por donde se permite la circulación de esos artefactos?

En zonas peatonales compartidas esa unidad ciclista debería estar ya en marcha, aunque solo fuera por la imagen de Sevilla como ciudad moderna, que vive de cara al turismo y que se ha potenciado de una forma tremenda en los últimos tiempos.

—¿Se debe exigir un conocimiento de las normas de circulación?

Esa es otra cuestión: Si no exigimos ninguna autorización administrativa, ¿cómo acreditamos un conocimiento mínimo básico de que la persona que va con un artefacto de esos conozca mínimamente las normas de circulación?

Sí que hay un cuadro de infracciones y de sanciones muy correcto pero primero tenemos que acreditar que el conductor sabe algo de cómo circular por la ciudad.

— ¿La matrícula debería ser visible?

Es una de las cuestiones mejorables. En Sevilla no se exige matrícula, solo documentación y un número de bastidor, pero eso no se ve a simple vista. Históricamente la propia ciudad de Sevilla y la Diputación provincial requerían ya en los años 60 la utilización de placas de matrícula en las bicicletas. Pasa igual que con los coches y motos: si alguien da un golpe o comete una infracción pero no se le puede parar, si se coge la matrícula se sabe quién es el propietario. Una vez que se obtiene la documentación de los vehículos, no hay ningún impedimento para que al mismo tiempo se exija una matrícula.

— ¿Que le parecen las opciones de movilidad compartida como BlaBlaCar?

Forma parte de la movilidad sostenible de la que tanto se habla, de las alternativas al vehículo privado. La Unión Europea, en distintas directivas, promueve medidas dirigidas a una menor contaminación y mayor uso del transporte público. Me parece que es una fórmula alternativa que además está teniendo bastante éxito en algunas ciudades.

— Las empresas de autobuses hablan de competencia desleal

Los criterios cambian y hay que adaptarse a las nuevas realidades, no podemos tener monopolio de conductas históricas en un medio de transporte concreto cuando la cuestión ha cambiado y se han inventado otros sistemas como este.

— **El fiscal de sala de Seguridad Vidal ha anunciado que se van a investigar las llamadas de móvil de un conductor que haya sufrido un accidente**

Eso ya lo estamos haciendo cuando un informe técnico, ya sea de la Policía Local o de la Guardia Civil, advierte que en un accidente grave puede haber alguna circunstancia que haga que el conductor haya perdido el control del vehículo, por ejemplo en un tramo recto con perfecta visibilidad y sin problemas atmosféricos. Cuando no tenemos explicación de lo que haya podido ocurrir, investigamos si la causa ha sido una falta de atención o un despiste por parte del conductor por cualquier razón, entre ellas el uso del móvil para hablar o enviar WhatsApp.

Hemos comprobado que, efectivamente, en el periodo de tiempo crítico previo a un accidente ha habido conversaciones o mensajes escritos. La ley exige al conductor adaptar su forma de conducir a las circunstancias y no perder nunca la concentración, eso da pie a que ahora se pueda considerar un delito.

— **¿Cuántas condenas de cárcel se imponen por imprudencias al volante?**

Actualmente la relación es de 20 a 1 entre trabajos en beneficio de la comunidad y penas de prisión. La Fiscalía Superior de Andalucía dictó en 2009 una Instrucción que estableció un rango: los trabajos en beneficio de la comunidad para el delincuente primario, las multas para quienes ya tenían alguna condena de tráfico y la prisión la reservábamos para el que tenía más de tres condenas. Y ese criterio lo han seguido manteniendo todas las secciones penales de la Audiencia Provincial: ante la nula rehabilitación del individuo, considerando que nada de lo anterior había hecho efecto, no cabía otra cosa que la pena de prisión.

Europa aprobará una directiva para controlar la velocidad de los coches de forma automática

Cadena SER • [original](#)

Este martes la Eurocámara aprobará [una directiva que obligará a los coches](#) que se fabriquen a partir de 2022 a **incluir un limitador de velocidad**. El sistema detectará a qué velocidad vamos y cuál es la velocidad máxima para ese tramo. Una vez tenga los dos datos, si no estamos pasando el coche reducirá de forma automática a la velocidad permitida.

Esta es una de las medidas de seguridad vial que figuran en el paquete de esta directiva junto a la incorporación de cajas negras en los coches. Medidas pensadas para **reducir hasta en un 20% los accidentes mortales en carretera**. Una medida muy importante para la Comisión tras el crecimiento de los accidentes en los años de la crisis.

Muchos vehículos de nueva fabricación ya cuentan con esta herramienta que activará el conductor. Esta medida llega con dos fechas. **A partir de 2022 para los coches de nueva construcción y de 2024 para los coches que ya están en circulación**. El conductor podrá apagar el sistema, usarlo no será obligatorio pero la instalación sí lo será, algo que tendrá impacto en el bolsillo de los consumidores. “El precio de los coches subirá en un plazo de cinco o diez años por las tecnologías de seguridad y por los dispositivos para reducir el impacto medioambiental”, apuntan desde Anfac.

Esta limitación automática de velocidad genera muchas dudas entre los conductores. Hablamos con **Antonio Lucas**, director de seguridad vial del **RACE**, para que nos explique el alcance de esta medida.

Solucionaría una parte del problema de la seguridad vial, que tiene otros componentes. Hablar de sistemas que van a encarecer el precio de los vehículos va a hacer que en muchos casos el conductor no pueda acceder a ellos. Acompañando esta medida debería de ir la adaptación de vehículos a la modernización del parque y se puede jugar con el tipo impositivo para un sistema que se demuestra que salva vidas.

Cómo está funcionando en los coches que ya lo tienen

El conductor lo que tiene es falta de formación. En muchos casos de vehículos incorporan sistemas y cuando se activan el conductor no reconoce que está pasando. Se empiezan a iluminar diferentes dispositivos dentro del vehículo y muchas veces reacciona de forma incorrecta, como cuando se introdujo el ABS. Tendría que explicarse al conductor qué sistemas incorpora el vehículo y cómo funcionan. Se tendría que incluir toda esta formación en las autoescuelas para que los conductores del futuro vayan practicando y viendo cómo funciona el sistema para mejorar la seguridad vial.

Los coches introducían física y los humanos lógica, este sistema introduce parámetros para establecer cuál es la situación correcta pero el humano es el que la aplica.

Muchos de los sistemas de esta directiva interaccionan con la carretera, es importante saber que el mantenimiento de las infraestructuras es clave, que las señales sean visibles. El coche habla con la carretera e interacciona con el conductor es la suma de muchas cosas.