

• Revista de Prensa •
Del 10/05/2019 al 13/05/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	13/05/2019	Las Provincias Valencia, 17	La demanda de seguros de patinetes se dispara tras los accidentes	Escrita
2	11/05/2019	La Gaceta de Salamanca, 3	La FEMP recomienda a las ciudades que los patinetes no puedan circular por las aceras	Escrita
3	10/05/2019	Diario de Pontevedra Galicia, 19	La capital de la seguridad vial	Escrita
4	13/05/2019	La Vanguardia	Todo lo que debes saber si quieres sacarte el carnet de conducir este año	Digital
5	13/05/2019	Diario Vasco	Cómo aprender a conducir con cursos intensivos digitales	Digital
6	13/05/2019	Mallorcadiario.com	La DGT endurece las medidas para sacarse el carnet de conducir	Digital
7	11/05/2019	Elplural.com	¿Crees que has perdido tus puntos? Te decimos dónde mirarlo	Digital
8	11/05/2019	Facilisimo.com	Los límites en la crianza ¿son necesarios?	Digital
9	11/05/2019	Leonoticias.com	El error de la DGT que puede dejarte sin puntos en el carné de conducir	Digital
10	11/05/2019	GaliciaPRESS	La Xunta imparte una jornada formativa de conducción segura de motos este domingo en Monforte	Digital
11	10/05/2019	El Economista	Radars en cascada de la DGT: ¿afán recaudatorio o seguridad vial?	Digital
12	10/05/2019	BurgosConecta.es	Presentan un sistema para evitar el olvido de menores en el coche	Digital
13	10/05/2019	canariasenmoto.com	Sur Ron Light Bee, la primera moto eléctrica para autoescuelas	Digital

La demanda de seguros de patinetes se dispara tras los accidentes

Aseguradoras, asesorías y asociaciones de consumidores exigen que la cobertura sea obligatoria mediante una regulación estatal

■ MAR GUADALAJARA

VALENCIA. Tras un accidente en el que se ve involucrado un Vehículo de Movilidad Personal, las oficinas de las agencias de seguros se llenan de clientes en busca de información sobre las recientes pólizas de seguro para patinetes eléctricos. En Valencia se han disparado en las últimas dos semanas después coincidiendo con varios incidentes ocurridos recientemente, como el accidente que acabó con la vida de un joven de 20 años que circulaba con patinete a principios de este mes o la mujer que esta semana resultó herida tras haber perdido el control del vehículo.

Los usuarios recurren a las pólizas influidos por el miedo, pero de no ser así nadie pagaría un seguro para un patinete eléctrico. Es lo que confirman las propias aseguradoras y las asesorías. En la oficina de Generali de la calle Ciscar en Valencia hace tiempo que colgaron el anuncio en el escaparate. «Llevamos comercializando estas pólizas desde el verano pasado; es verdad que en diciembre hubo un repunte bastante importante y lo cierto es que cuando hay un accidente con difusión en los medios al día siguiente hay mucha demanda y es lo que ha ocurrido estas semanas», comenta Juan José Grao, agente de la compañía.

El propietario de Segurea, la página online de venta de seguros que



Un hombre circula con un patinete en la calle Colón. ■ MANUEL MOLINES

opera en Valencia y trabaja con varias compañías aseguradoras, José Macías Segura, coincide: «Si se ha notado que ha habido un repunte en las últimas dos semanas. Además, muchos usuarios van perdidos y no están informados. Creo que todo se debe a la regulación vigente; es un descontrol que depende de cada consistorio».

La demanda de una regulación única que incluya la obligatoriedad de contratación y cobertura de seguro de estos vehículos motoriza-

dos es una cuestión que exigen tanto aseguradoras y asesorías como asociaciones de consumidores. El asesor jurídico de la Unión de Consumidores de la Comunidad Valenciana (UCCV), Francisco Rodríguez, considera necesario un marco común para evitar que se produzca algún vacío legal, ya que «lamentablemente la realidad supera la normativa legislativa. Es necesaria una regulación general y una normativa clara que cubra a todos los usuarios de la vía pública en caso de ac-

identes con estos nuevos vehículos y que, además, sea genérica, ya que también circulan por zonas que están entre municipios, vías interurbanas que pueden ser mancomunadas y en las que de ocurrir un accidente podría haber un vacío; el perjudicado podría verse sin una regulación bajo la que ampararse», como ocurrió en el caso del accidente mortal del joven, que tuvo lugar en un camino entre Carpesa y Tavernes Blanques.

El propietario de Segurea reniega de que en la ciudad de Valencia se hayan dado «tiros a todas partes pero sin implantar la obligatoriedad de ciertas normas básicas como el casco o el tema de los seguros». Macías insiste en la disparidad en la norma que el Gobierno ha dejado en manos de cada autonomía. El ministro del interior, Fernando Grande-Marlaska, prometió hace siete meses que regularía la cobertura de los seguros después del fallecimiento de una mujer en Barcelona debido a un accidente y durante la reunión que mantuvo con el director de la DGT y las asociaciones de víctimas, pero por el momento no se ha avanzado en el asunto.

Por ello, la UCCV recomienda que todos los usuarios estén asegurados a través de una póliza mínima que cubra la responsabilidad civil. Las compañías también son partidarias de ello, aunque no solo por su negocio, ya que afirman que estos productos son de los más baratos y con ellos no obtienen beneficios. Los precios oscilan desde los 20 hasta los 45 euros anuales. La mayoría de ellos cubre sobre todo la responsabilidad civil a terceros y la asistencia jurídica o la defensa. A día de hoy, serían tan solo cinco las compañías que ofrecen este tipo de pólizas: Mapfre, Axa, Catalana Occidente, Generali y Mussap.

La Unión de Consumidores también pide que los Vehículos de Movilidad Personal, se incluyan en la educación y la formación para la seguridad vial. Ve necesarias campañas de concienciación para informar de los peligros a los usuarios.

La FEMP recomienda a las ciudades que los patinetes no puedan circular por las aceras

Aconseja que los menores de 12 años los usen con adultos

D.R.H. | SALAMANCA

El uso del patinete eléctrico continúa estando en un limbo. La DGT sigue sin regularlo, pese al espectacular aumento de ventas en el último año, convirtiéndose en un medio de transporte muy utilizado, sobre todo en las ciudades. Algunas han desarrollado sus propias normas a través de ordenanzas municipales que regulan su uso. Pero son las ciudades más grandes como Barcelona, Madrid o Valencia las que han regulado su uso, en la mayoría de los casos impidiendo su circulación por las aceras.

En octubre de 2018 se anunció que la DGT regulará el uso de vehículos de movilidad urbana (VMU) en la Ley de Tráfico. Los propios ayuntamientos han sido los que han pedido esta regulación a Tráfico que incluirá, entre otras cosas, una orden de clasificación de estos vehículos y una cobertura jurídica. La DGT marcará una normativa básica de comportamiento y serán los ayuntamientos quienes la adapten a cada ciudad, como ha anunciado el Ayuntamiento de Salamanca.

En abril, la Federación Espa-

ñola de Municipios y Provincias (FEMP) remitió a los ayuntamientos un documento aprobado por su Junta de Gobierno en el que recomienda no utilizar las aceras con patinetes, mientras que tan solo podrán circular por los carriles de la calzada que no superen los 30km/h de limitación, plataformas a 10km/h y carriles bici, a velocidades entre 10 km/h y 20 km/h. Respecto a los menores de 12 años, la recomendación es que vayan acompañados de adultos siempre que no superen los 10km/h y respeten la prioridad peatonal.



Un usuario con un patin eléctrico junto a Rector Esperabé. | ALMEIDA

La capital de la seguridad vial

► Éxito rotundo de la jornada educativa celebrada ayer en el CEIP de A Florida, que se enmarca en una campaña impulsada por la ONU

SANXENXO. El pabellón polideportivo del CEIP A Florida se convirtió ayer en escenario de una actividad de la que tan solo otros tres municipios de España pueden presumir de haber desarrollado a lo largo de la última semana. El centro educativo de la parroquia de Padriñán acogió ayer una de las

actividades correspondientes a la Semana Internacional de la Seguridad Vial, que este año cumple su quinta edición y que está impulsada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU). En el caso de nuestro país, la entidad encargada de organizar esta cita es el Real Automóvil Club de Es-

paña (RACE).

Abelardo Martínez, agente de la Policía Local creador del Poli Paco, fue uno de los encargados de poner a punto una jornada que también se enmarca en el programa de celebraciones que está desarrollado el colegio sanxenxino para conmemorar su medio siglo

de vida. El alcalde, Telmo Martín, fue el encargado de inaugurar una iniciativa en la que los más pequeños tuvieron ocasión de tomar conciencia con el trabajo que desempeñan las fuerzas de seguridad a la hora de evitar o intervenir en accidentes de tráfico. Así, los jóvenes estudiantes descubrieron qué herramientas, materiales y vehículos especializados utilizan habitualmente la Policía, el Servicio Municipal de Emergencias

y el 061. Además, una empresa especializada en drones participó para explicar de qué manera se pueden utilizar estos dispositivos para controlar el tráfico.

La campaña se centra en transmitir el mensaje de que la seguridad en los entornos escolares depende de todos. Además, se hace especial hincapié en la importancia de utilizar debidamente las sillas de bebés o de estacionar de manera adecuada a la hora de llevar o de ir a buscar a los niños al colegio. También impartieron ayer charlas miembros del Club Ciclista Corbeiro y los pilotos Toño Bermúdez y José Antonio Otero.



La lluvia obligó a trasladar la actividad al pabellón polideportivo. A la cita no faltaron el alcalde de Sanxenxo, Telmo Martín; o el director del CEIP A Florida, Pedro Padín Solla. La actividad se desarrolló durante casi tres horas. FOTOS: JAVI CASAL

Todo lo que debes saber si quieres sacarte el carnet de conducir este año

Redacción • [original](#)

Con la nueva reforma, la DGT autoriza a los usuarios con carnet B a llevar vehículos ecológicos de entre 3.500 y 4.250 kg

El nuevo reglamento de la DGT persigue mejorar la formación de los futuros conductores a través de un cambio en el aprendizaje (AlexRaths / Getty Images/iStockphoto)

Llevamos algún tiempo oyendo que sacarse el permiso de conducir en 2019 **será más difícil y más caro**. Y, según parece, va a ser así. La Dirección General de Tráfico (DGT) presentó hace unos meses un borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores y que podría entrar en vigor el **1 de julio de 2019**.

Con esta reforma la DGT pretende que los españoles que quieran sacarse cualquier tipo de permiso de conducir tengan una formación obligatoria teórica presencial de ocho horas. Esto significa que ya no será posible presentarse al examen escrito con una preparación exclusiva por cuenta propia u online. Sí o sí será **imprescindible pasar por una autoescuela** y, por lo tanto, pagar la cantidad correspondiente por las clases recibidas.

La DGT pretende que los españoles que quieran sacarse cualquier tipo de permiso de conducir tengan una formación obligatoria teórica presencial de ocho horas (tommaso79 / Getty Images/iStockphoto)

En cuanto al contenido, la formación teórica dará mucha más importancia a cuestiones como las distracciones (entre ellas el uso del móvil al volante), los factores de riesgo en las vías, los sistemas de seguridad, etc. Asimismo, para una mayor concienciación de los nuevos usuarios, se organizarán sesiones con testimonios de víctimas de accidentes de tráfico.

Con los errores también serán más estrictos. El alumno no deberá fallar más del 10% de las preguntas para aprobar, reduciéndose así el margen de error del 20% que hasta ahora conocíamos. El examen práctico también sufrirá algunas modificaciones. Suspender la primera vez obligará a los alumnos a esperarse un mínimo de 15 días para volver a presentarse. En el caso de suspender dos veces este espacio temporal se aumentará a 30 días y, si vuelve a suspender, el margen de espera será de 20 días entre prueba y prueba.

Con esto, el nuevo reglamento persigue mejorar la formación de los futuros conductores a través de un cambio en el aprendizaje. Un procedimiento que va a ser más estricto y exhaustivo, y que según Europa Press, ya ha sido adoptado en más de 20 países europeos. No obstante, ante este cambio, **las autoescuelas digitales han manifestado su desacuerdo** con la nueva medida defendiendo el modelo formativo online, ya que no creen que se pueda justificar científicamente que la formación presencial garantice una mejor calidad educativa para obtener el carnet. Además, denuncian que la formación presencial propuesta incrementa el precio del carnet de conducir, añade costes de desplazamiento y dificulta el acceso a colectivos especialmente vulnerables.

Suspender la primera vez obligará a los alumnos a esperarse un mínimo de 15 días para volver a presentarse (David Airop)

Otra de las novedades que presenta la nueva medida es que **se incrementan el número de vehículos que se podrán conducir** con el permiso B. Según Europa Press, los usuarios que dispongan de este permiso y que posean una antigüedad mínima de dos años con esa licencia, estarán autorizados para conducir **vehículos ecológicos de entre 3.500 y 4.250 kilos**. Este cambio quedará reflejado en el Reglamento General de Conductores una vez que se modifique la directiva europea del CAP, que ya ha aprobado la UE.

El objetivo de esta medida, propuesta por la Organización Empresarial de la Logística y el Transporte (UNO), es fomentar la expansión de vehículos híbridos, eléctricos y de gas natural,

Medio	La Vanguardia	Fecha	13/05/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	1 440 000	V. CPM	140 EUR (158 USD)
Pág. vistas	4 896 000	V. Publicitario	6883 EUR (7795 USD)

<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20190513/462150767952/carnet-conducir-b-dgt-autoescuela-cambios-carro.html>

cuyas baterías y depósitos de combustible incrementan el peso del conjunto, de tal modo que obligan a disponer de la licencia C, estipulada para los vehículos de más de 3.500 kilos de masa máxima autorizada.

Cómo aprender a conducir con cursos intensivos digitales

original

La forma de sacarse el carnet de conducir en una autoescuela ha cambiado. Atrás han quedado los antiguos tests escritos y las clases presenciales de horas y horas.

Las autoescuelas se han adaptado para ofrecer al usuario una mayor comodidad con cursos intensivos digitales. Y también permitiendo una interesante flexibilidad en las clases prácticas pero manteniendo los mejores medios y vehículos de calidad.

En la Autoescuela Intensivo son pioneros y especialistas en esta metodología de aprendizaje. Una manera de sacarse el carnet de conducir que no hay que olvidar que logra el 99% de aprobados con sus cursos intensivos.

Uno de los mayores retos es que los usuarios dispongan del tiempo suficiente para formarse en la teoría y aprendan a conducir. Se pueden distinguir dos claves que llevan a la Autoescuela Intensivo a ser eficaces en su enseñanza:

Pero para sacarse el carnet de conducir no solo es esencial aprobar la parte teórica. También es importante la práctica. Las autoescuelas han adaptado sus ofertas en función de las necesidades de los alumnos. En este aspecto el tiempo de los usuarios juega igualmente un papel primordial.

Es evidente que todos los que quieran tener el carnet de conducir requerirán de un tiempo para acudir a las clases prácticas de conducción. Sin embargo, el horario de las autoescuelas puede limitar o favorecer a los alumnos.

De esta manera, **una autoescuela que cuente con un horario amplio resulta beneficioso.** Por ejemplo, para aquellos que tengan una jornada laboral y terminan a las ocho de la tarde, tendrán la oportunidad de poder dar una clase práctica después.

Otro aspecto a considerar es si las clases prácticas las ofrece el mismo profesor durante el proceso de aprendizaje. En algunas autoescuelas las clases prácticas son más baratas pero el profesor que la imparte cambia en función del horario que el alumno haya escogido. Pero siempre es conveniente saber cuál es el profesor.

En Autoescuela Intensivo el alumno no tiene que preocuparse por ello porque, independientemente del horario de la clase, siempre cuenta con el mismo coche-profesor. **Los profesores acompañan a sus alumnos en todo el proceso para que aprendan a conducir**, con un seguimiento informatizado.

El futuro, por tanto, pasa por los cursos intensivos digitales y las clases prácticas flexibles y personalizadas. En Autoescuela Intensivo ya es presente y les ayuda a posicionarse como la mejor autoescuela en relación calidad precio del mercado.



La DGT endurece las medidas para sacarse el carnet de conducir

José Luis Crispín • original



La Dirección General de Tráfico (DGT) estudia implantar a partir del próximo mes de julio nuevas medidas de seguridad circulatoria con el objetivo de reducir la alta siniestralidad que se produce cada año en las carreteras y que siega la vida de miles de conductores. Entre estas medidas se encuentran la de ampliar el número de horas teóricas y prácticas en las autoescuelas y poner especial énfasis en las clases que se dan a los conductores de motocicletas. Tampoco descarta incrementar el coste económico de obtener el carnet de conducir.

La sangría de conductores fallecidos o gravemente heridos en las carreteras tiene que disminuir y para ello la DGT planea medidas más enérgicas que afectarán directamente a los nuevos conductores. Desde la Asociación Balear de Autoescuelas, su presidenta, Joana Ribas, reconoce que aunque todavía no tienen confirmación oficial, ya se están conociendo algunos datos sobre estas nuevas medidas.

Estas actuaciones podrían concretarse en un incremento de la formación teórica, con un mínimo de 8 horas presenciales, reducir el número de errores que se pueden cometer en los exámenes y exigir unas horas específicas en el examen práctico.

En este punto, Joan Ribas destaca que "creemos que lo más importante de todo es que los que se examinen aprendan a razonar y pensar y no solo de forma teórica".

"Las medidas que se pretenden implantar son correctas pero ante todo, las personas deben ser conscientes de que los vehículos pueden llegar a hacer mucho daño a otras personas", indica Ribas.

Para Ribas, una de las actuaciones que se debería implantar es que "todos aquellos que lleven 10 o 20 años conduciendo, se sometan a un pequeño curso de reciclaje pues hay numerosos conductores que desconocen un gran número de señales y este desconocimiento puede llegar a provocar accidentes".

La presidenta de la Asociación de Autoescuelas añade a este respecto que "tanto el Govern balear como los ayuntamientos deberían abonar los costes de los cursos de reciclaje, tal y como se hacía cuando los conductores tenían que realizar un curso si perdían puntos".

En relación con las medidas que se pretenden introducir con respecto a las motocicletas,

Joana Ribas resalta que "creo que las medidas no se van a endurecer, lo que sí va a suceder es que nos veremos obligados a aumentar las cilindradas de las motos de las que actualmente disponemos por lo que tendremos que renovar todo el parque de motos. En este punto, he de señalar que para un conductor de motos es muy importante que se conciencie y que entienda que debe ir perfectamente protegido por su propia seguridad".

Las nuevas medidas deberán ir acompañadas por una intensa labor de concienciación para que los accidentes puedan reducirse a su mínima expresión.

¿Crees que has perdido tus puntos? Te decimos dónde mirarlo

original

Sociedad

Las infracciones graves o muy graves pueden costarte la pérdida de uno o varios puntos

Una mujer policía junto a un coche. EFE Archivo

¿Te han puesto una multa y no sabes si conlleva pérdida de puntos? Quizás has visto la foto del radar por el retrovisor y no sabes si la receta será para ti o para otro conductor. O, tal vez, simplemente quieres comprobar si sigues teniendo todos los puntos de tu carné de conducir.

En cualquier caso, el anexo II de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece la pérdida de puntos para las infracciones graves o muy graves. Cada infracción es distinta, por lo que **es recomendable revisar cada cierto tiempo cómo vamos de puntos**.

Lo habitual es tener 12, 8 los conductores noveles. Pero podemos alcanzar hasta los 15 si la DGT nos premia por no tener sanción alguna durante varios años. En [este](#) enlace puedes consultar la situación de tu carné, tu saldo y tus antecedentes.



Los límites en la crianza ¿son necesarios?

original

Nuestros hijos desafían repetidamente los límites que establecemos los padres. Y muchos padres se sienten desanimados a la hora de establecer límites ya que los que ponen no se cumplen.

Es preciso que recordemos que establecer límites y acuerdos no solo facilitan la crianza de los hijos, sino que también son esenciales para convivir en armonía. Intentar criar a un niño responsable y cooperativo sin límites apropiados para su edad es como tratar de criar un pez fuera del agua. Se necesitan límites para que los niños puedan florecer.

Los límites en la crianza

Preparan a los niños para el mundo real: Los límites proporcionan un marco para que tu hijo pueda entender lo que se espera de él y la consecuencia que tendrá si no cumple. Tener expectativas familiares, como “no pegar” o “los juguetes deben recogerse antes de acostarse”, y luego aplicar las consecuencias si infringe las reglas, lo ayudarán a adaptarse mejor a las situaciones nuevas.

Les enseñan a los niños a socializar: Algunas reglas son solo modales básicos: decir “por favor” después de hacer una solicitud, decir “perdón” antes de interrumpir. Si consideras que es una política usar palabras educadas en el hogar, no solo le resultará más agradable a tu hijo, sino que también aprenderá maneras apropiadas de obtener lo que quiere.

Proporcionan una sensación de orden: Ciertas reglas ayudan al niño a predecir lo que vendrá después, como “lavarse las manos antes de comer” o “cogerse de mi mano cuando crucemos la calle”. Incluso los niños pequeños tienden a cooperar mejor cuando saben lo que se requiere de ellos y eso les ayuda a ganar un sentido de pertenencia.

Permiten que los niños se sientan competentes: Los límites claros tienden a reducir las luchas de poder porque los niños no necesitan examinarlos constantemente para descubrir dónde se encuentran los límites. Esto no significa que tus hijos nunca te hagan una prueba; solo significa que después de la centésima vez se darán cuenta de que no los llevará a ninguna parte. Tu pequeño entenderá lo que quieras si declaras tus reglas en positivo (“Solo puedes comer comida en la cocina o en la sala familiar”). Del mismo modo, reforzar su comportamiento deseable lo alienta a cooperar aún más (“Gracias por prestar atención mientras estoy hablando”).

Tranquilizan a los niños: No importa con qué frecuencia los niños actúen como si quisieran tener el control, tener demasiado poder es aterrador. Intuitivamente saben que necesitan que un adulto esté a cargo y cuentan con que sus padres guíen su comportamiento.



Ayudan a mantener a los niños seguros: Los niños, y algunos adultos, a menudo se quejan como si las reglas fueran hechas por un montón de aguafiestas. La verdad es que muchas reglas del hogar, como muchas leyes, están diseñadas para proteger a nuestros niños: “Usa un casco cuando montes en bicicleta” “Usa un sistema de retención infantil si vas en el coche”. Cuando insistimos en que nuestro hijo cumpla con las normas de seguridad en el hogar, la guardería y la escuela, lo ayudamos a prepararse para cumplir con la ley.

Aumentan la confianza: Si expandes gradualmente los límites impuestos a tu hijo, tendrá más confianza sobre su independencia emergente y su capacidad para manejar la responsabilidad. Los niños pequeños se enorgullecen de lograr cosas simples como ir a la casa de al lado para jugar en el patio de un vecino o dormir en la casa de un amigo.

Cómo establecer límites

Es importante que los límites que establezcas estén en línea con el desarrollo de tu hijo y respalde su impulso natural de explorar, aprender y practicar nuevas habilidades. Algunas pautas:

No seas muy estricto En un esfuerzo por ser firmes y evitar el deterioro, los padres a veces establecemos demasiados límites y sin querer, terminamos restringiendo severamente el comportamiento de nuestro hijo. Si esperas que tu niño se coma toda la comida con un tenedor o una cuchara o que nunca corra en la casa, es probable que te encuentres con más resistencia que cumplimiento. Peor aún, sus altas expectativas podrían hacer que tu hijo sienta que es incapaz de complacerte.

Intenta: Tener en cuenta la edad y las capacidades de tu hijo al elaborar las reglas y, cuando sea posible, dar una explicación de sus motivos. No puede esperar que su hijo de 3 años guarde sus juguetes sin que se lo pidan, pero puede esperar que lo ayudes a recoger. Puedes decirle: “Cuanto más rápido recojamos, más rápido podemos salir”.

Se coherente: Cuando permites cierto tipo de comportamiento un día y luego reaccionas de forma exagerada al siguiente, seguramente confundirás a tu hijo. Crea menos reglas que puedas aplicar de manera coherente, en lugar de aplicarlas de forma errática. Con los niños pequeños, especialmente, es más fácil restringir los límites a aquellos que involucran salud y seguridad.



Se flexible: Cuando tu pequeño empiece a notar que sus amigos y compañeros de clase están haciendo cosas, probablemente comenzará a pedirte más privilegios. Otorgarle sus solicitudes le dará la oportunidad de demostrarte que es capaz de manejar más responsabilidades. Expande un límite de prueba para ver si su hijo está listo para eso. Si tu hijo de 6 años clama ir a la cama más tarde, por ejemplo, podrías decir: “extenderé tu hora de dormir por media hora. Pero si me cuesta despertarte todas las mañanas, eso significa necesitas dormir más y tendrás que volver a tu antigua hora de acostarse “.

Dale voz a tu hijo. Si permites que tu hijo tenga algo que decir sobre qué reglas de la casa debe establecer, así como cuáles deben ser las consecuencias de su ruptura, esto puede motivarlo a ser más cooperativo. Puede que te sorprendas al descubrir cuán razonable puede ser.

Establecer y hacer cumplir las reglas es un trabajo de amor que ayuda a proteger la seguridad de tu hijo al tiempo que aumenta su sentido de cooperación y aceptación. Los límites que establezcas ahora le brindarán la seguridad que necesita para volverse más responsable e independiente a medida que crezca.



Puedes unirte a nuestros grupos donde encontrarás padres que como tú, quieren un cambio positivo en sus vidas:

Telegram: <https://t.me/crianzapositiva>

Facebook [Educar con Disciplina Positiva](#)

También puedes seguirnos en facebook

Fuente: este post proviene de [Criar en positivo](#), donde puedes consultar el contenido original.

¿Vulnera este post tus derechos? [Pincha aquí](#).

Esta idea proviene de:

Y estas son sus últimas ideas publicadas:



El error de la DGT que puede dejarte sin puntos en el carné de conducir

original



Un conductor consulta sus puntos.

En las últimas semanas se están produciendo casos de conductores que afirman haber recibido notificaciones de la Dirección General de Tráfico (**DGT**) en las que se les informa de que han perdido todos los puntos del carnet de conducir.

Si bien en algunos casos puede ser cierto, hay otros que no lo son y que se corresponden con un error administrativo. Así, que, si recientemente has recibido una carta informando de la pérdida total de los puntos del carné de conducir, puede tratarse de un error.

Según el **Comisariado Europeo del Automóvil CEA**, cuando un conductor recibe una notificación por pérdida de puntos del carnet de conducir, debe comprobar en la Jefatura Provincial de Tráfico de su localidad, el historial de puntos, ya que, en muchos casos la acumulación de puntos está caducada o ni tan siquiera les corresponde o la pérdida de puntos nunca fue notificada.

En uno de los casos, gestionado recientemente por los abogados de esta asociación, el conductor fue denunciado por la pérdida total de los puntos de carné de conducir, cuando se solicitó el informe de la Jefatura Provincial de Tráfico se pudo comprobar que se trataba de un error administrativo. El conductor denunciante nunca había sido sancionado con pérdida de puntos del carné.

La **Jefatura Provincial de Tráfico** informó que no podían modificar el error inmediatamente ya que, el periodo para subsanar los errores puede superar los seis meses, por lo que, durante ese tiempo, la Guardia Civil de Tráfico puede seguir sancionando al conductor por circular sin puntos en carné de conducir.

En la DGT reconocen, según CEA, que se trata de un problema puntual que tienen en sus archivos, por lo que, los conductores que sufran este tipo de problemática deben pedir su historial de puntos y acudir a un abogado especializado.

En la actualidad, **todos los conductores disponemos de un carné de conducir por puntos que cuenta con un saldo inicial de 8 puntos**, que nos otorgan nada más aprobar el examen de conducir. Si, durante los tres años siguientes, se mantienen intactos, se convertirán en 12, es decir, el máximo que se tenía antes de este nuevo sistema. Pero si en los siguientes tres años continuamos sin infracciones, de nuevo nos entregan más puntos, 2 esta vez (el saldo llegará

a 14). El último punto (15) se concede a los 3 años siguientes si, de nuevo, seguimos sin cometer ninguna infracción.

La consulta de puntos solo está disponible para conductores incluidos en el Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico (DGT) que dispongan de un permiso de conducción en vigor.

La Xunta imparte una jornada formativa de conducción segura de motos este domingo en Monforte

Europa Press • [original](#)

Monforte de Lemos acogerá este domingo una jornada formativa en conducción segura de motocicletas, dirigida a usuarios de todo tipo de motocicletas, incluidos aquellos con permiso de conducir B+3, A1, A2 y A, que quieran mejorar el control de la moto de una forma más segura y eficiente.

La jornada está organizada por la Consellería de Infraestructuras y tendrá lugar en la pista de autoescuelas, en el lugar Las Lamas, y constará de dos grupos, el primero entre las 8,30 y 13,30 y la segunda entre las 15,30 y las 20,30.

La formación constará de una parte teórica, en la que se abordarán asuntos como el equipamiento para la protección individual, el estado y el mantenimiento de la motocicleta, las situaciones de riesgo como climatología adversa, las frenadas, los giros o los adelantamientos.

Los asistentes también llevarán estos conceptos a la práctica con la realización de maniobras en parado, acciones de agilidad y equilibrio, frenadas, trayectorias y un itinerario final, que incluye todos los movimientos anteriores.

El programa está enmarcado en los cursos gratuitos que la Xunta ha realizado desde el año 2017 y por tercer año consecutivo, para incrementar la seguridad de los motoristas, que son los usuarios vulnerables de las carreteras.

La gran acogida de esta actividad entre el colectivo de motoristas llevarán a dar continuidad al programa del departamento de Infraestructuras con 2 ediciones en este 2019 y otra para 2020.

En la actual edición fueron impartidos los cursos en Santiago, Lalín y Vigo, completándose esta primera tanda en Monforte de Lemos.



Radars en cascada: ¿afán recaudatorio o seguridad vial?

original



Control móvil de velocidad.

1. Juan Ferrari

8:24 - 10/05/2019

En Semana Santa, la Policía Foral de Navarra anunció que estaba haciendo controles de velocidad con varios radares seguidos en lo que denominaron "radares en cascada" con el fin de aumentar la [seguridad vial](#). Algunas informaciones llegaron a decir que la DGT estaba estudiando este tipo de radares y se dispararon los rumores y saltó la polémica. **Así funcionan los radares en cascada.**

Para empezar, tanto en la DGT como en la Policía Foral de Navarra aclaran que no se trata de un tipo de radar, sino de una "forma de trabajar" de las fuerzas de seguridad encargadas de controlar la seguridad vial. Básicamente consiste en que después de un primer radar - generalmente fijo que está anunciado en la vía y son anunciados por los sistemas de navegación como los Tom-Tom o Garmin- se coloca un segundo radar, en este caso móvil o de tipo *velolaser* que se pone en los guardarrailes, y que por tanto está sin anunciar.



Radar Velolaser.

Consultados por *Ecomotor*, la DGT y la Policía Foral descartan que este sistema de "radares en cascada" se generalice, aunque tampoco niegan su uso. Fuentes oficiales de la Dirección General de Tráfico matizan que no se plantea esta práctica y que en ningún caso ellos han usado el término "radares en cascada". Sin embargo, aclaran que en la página web de Tráfico se relacionan los posibles tramos donde puede haber radares móviles, pero que "podría haber más de un equipo en un mismo tramo".

Más explícitos son en la Policía Foral de Navarra. Reconocen que en Semana Santa se hicieron algunos controles con radares "en cascada", aunque no en el conjunto de la Comunidad Foral, sino en las carreteras contraladas por la Comisaría de Tudela, no así por la de Pamplona. En realidad, fue una iniciativa de esta Comisaría tras recibir una instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial.



Circular de la Fiscalía

Una circular que se distribuyó a todas las fuerzas de Seguridad encargadas de la seguridad en las carreteras: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos de Esquadra, Ertzaintza, Policía Foral de Navarra, que comparte el control de las carreteras de la Comunidad con la Guardia Civil, y las policías locales. En ella, la Fiscalía mostraba su preocupación por la práctica frecuente de acelerar por encima de los límites de velocidad después de rebasar un radar fijo.

El inspector de Tráfico de la Comisaria de Tudela de la Policía Foral, José Luis Calvillo, decidió realizar algunos controles que denominó "radares en cascada" para comprobar esta posible infracción. Calvillo confirma que se multó a conductores que habían pasado el primer radar a la velocidad adecuada, pero que la sobrepasaron en la segunda. Aunque matiza que no fueron "demasiados los sancionados". Aunque, la explicación no es que haya pocos conductores que aceleren tras un radar, sino que este tipo de controles requiere muchos recursos, por lo que fueron escasos los que montó la Policía Foral esta Semana Santa.

Tres patrullas o más



Control de velocidad de la Policía Foral de Navarra.

El inspector de la Comisaría de Tudela explica que para poder realizar este tipo de control de velocidad se requiere al menos tres patrullas: la primera para controlar el primer radar (si es móvil), una segunda patrulla para el segundo radar y la tercera dedicada a parar a los infractores.

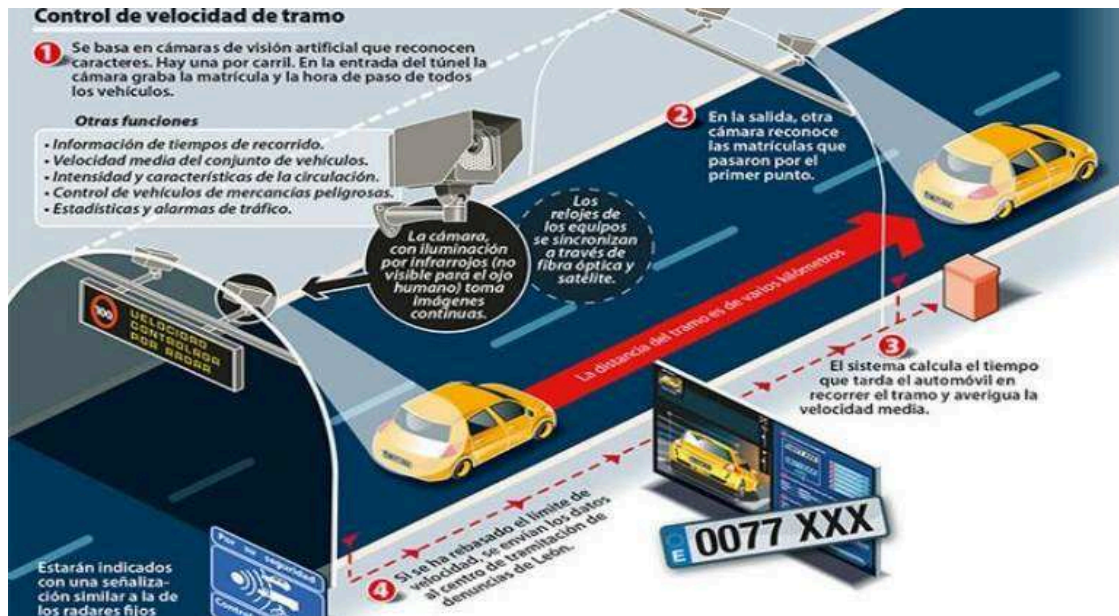
Por eso, la Policía Foral no tiene la intención de generalizar este tipo de controles "en cascada", aunque los seguirán usando en aquellos tramos y momentos que considere adecuado. "Los radares se instalan para evitar la accidentalidad y el recurso de usar varios seguidos está ahí y lo podemos usar en campañas o cuando lo veamos necesario", explica Calviño.

El responsable del Tráfico de la Comisaría de Tudela explica que los conductores que circulan respetando los límites de velocidad cuando pasan un radar siguen a 120 o 130 km por hora como mucho, pero los que circulan a 150 kilómetros y reducen por un radar, luego vuelven a coger rápidamente los 150 kilómetros, porque "los que quieren vulnerar el límite de velocidad entienden que no habrá un segundo radar", dice.

Recaudatorio

Desde Pyramid Consulting consideran que el uso de este sistema de varios radares tiene un sentido recaudatorio. Itziar Garcimartín, abogada del bufete, matiza en primer lugar que "los radares móviles no tienen la obligación legal de ser señalizados", aunque matiza que el [Preámbulo del Real Decreto 596/1999 por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997](#) que regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos dice textualmente que el radar: "tiene por finalidad poner a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad el empleo de estos medios para la prevención de actos delictivos".

Por tanto, en opinión de Garcimartín con la colocación de este tipo de dispositivos, es más que evidente el claro afán recaudatorio: "se trata llanamente de un segundo intento de imponer una multa, si el primero de los radares no ha sancionado al conductor. Y este ánimo recaudatorio, que contraría claramente la finalidad con la que han sido creados estos aparatos, es evidente, ya que en contraposición con este tipo de aparatos, sería mucho más sencillo, efectivo y disuasorio, la colocación de un [radar de tramo](#)".



Explicación de la DGT del funcionamiento de un radar de tramo.

Hacer cumplir la norma

El inspector de Tráfico de la Policía Foral no quiere entrar en si los controles son una medida con afán recaudatorio, pero es tajante: "a mi nadie me ha dicho que tengo que recaudar más dinero". Y matiza que su obligación es hacer cumplir las normas que se imponen desde la DGT y los "radares en cascada" son un elemento más para realizar su función.

"Las infracciones van cambiando y nuestros sistemas de trabajo también han de cambiar para ajustarse", explica. Como ejemplo de cómo varían los hábitos en la conducción, pone como ejemplo los controles de alcoholemia: "hoy es muy raro detectar conductores que den positivo por la noche; la gente o ya no bebe de noche o si lo hace, no conduce."

Presentan un sistema para evitar el olvido de menores en el coche

original

Los olvidos de menores en el vehículo provocan numerosas muertes. Sólo en Estados Unidos desde 1990 se han producido 830 fallecimientos infantiles por este motivo. Un innovador dispositivo permite avisar a los padres de que se han olvidado del menor en el coche. Se trata de SENSORSAFE, un clip conectado al sistema de arneses de la silla del pequeño y, a su vez, al teléfono de los padres mediante Bluetooth. La compañía Cybex ha presentado este revolucionario dispositivo en el Barcelona Automobile. El dispositivo permite además controlar la temperatura de la sillita evitando así el sobrecalentamiento y los golpes de calor. Además, envía una notificación instantánea en el momento en el que los niños intentan salir o sacar los brazos de los arneses. Es la primera vez que una compañía especialista en puericultura participa en el salón, que cuenta con un espacio dedicado a las nuevas tecnologías aplicadas al automóvil. La tecnología tiene un papel fundamental en la seguridad. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad infantil. El uso de un sistema de retención infantil reduce en un 90% la posibilidad de sufrir lesiones y en un 75% el índice de mortalidad.



Sur Ron Light Bee, la primera moto eléctrica para autoescuelas

original

Like 646



Con la incorporación de la nueva Sur Ron Light Bee de Lexmoto Canarias a la flota de la Autoescuela La Guagua, la empresa de formación tinerfeña se convierte en la primera de toda España que incorpora un ciclomotor eléctrico para las prácticas y el examen de los alumnos del carnet AM.

Esta semana se ha presentado en la sede de la Autoescuela La Guagua la primera moto cien por cien eléctrica para autoescuelas, dentro de un proyecto de promoción de este tipo de vehículos que lidera Lexmoto Canarias, una joven empresa tinerfeña que distribuye la marca Sur Ron para toda Canarias.

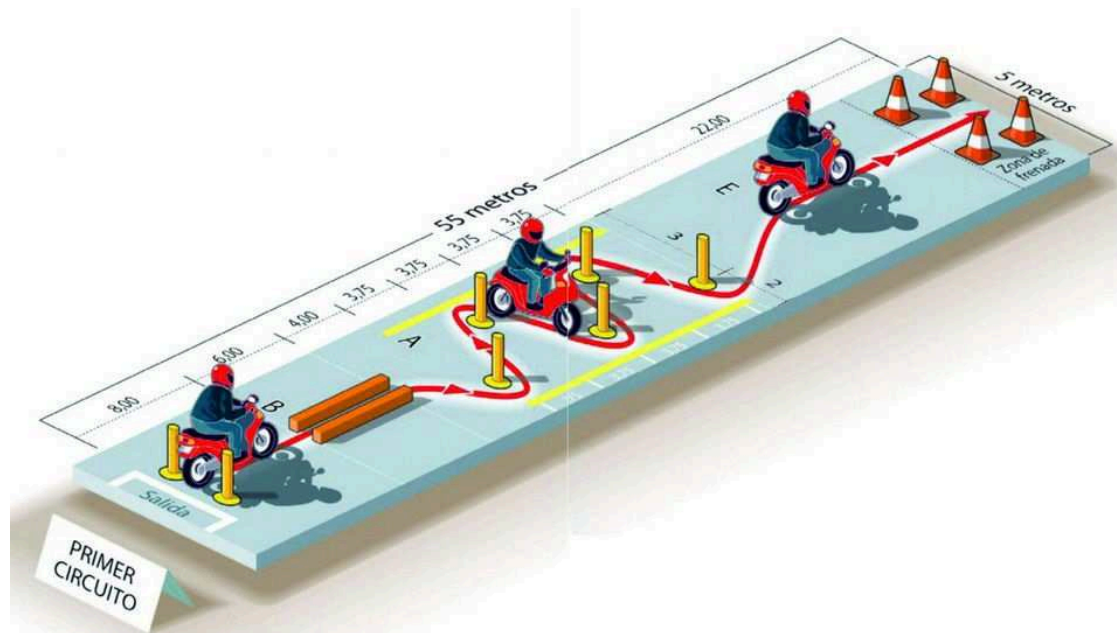
La Light Bee de Sur Ron permitirá a autoescuelas y aspirantes al permiso de conducir, dar clases con un vehículo no contaminante y que todos somos conscientes de que son los más adecuado para las ciudades, un proceso que culminará en la posibilidad de realizar el examen para conducir con un vehículo de estas características.

Esta iniciativa, pionera en España, es una realidad gracias al trabajo de Lexmoto Canarias y la Autoescuela Canarias. Esta apuesta formativa persigue fomentar el conocimiento teórico y práctico de la electromovilidad entre los aspirantes al carné de conducción AM y, a la vez, contribuir a una reducción de las emisiones de gases contaminantes, pensado en ciudades más limpias y respetuosas con el medio ambiente.

Una iniciativa que abre la puerta para que en un futuro cercano cualquier alumno aspirante al carné de conducir pueda examinarse con esta tecnología de "Cero Contaminación".

Los ciclomotores y el permiso de conducción AM

Los ciclomotores, al igual que las bicicletas, son un medio de transporte cómodo y barato, pero sus características, en especial si se trata de ciclomotores de dos ruedas, les hacen que sean menos estables, más frágiles y menos visibles para el resto de los vehículos. Por todo esto, debemos extremar las precauciones para su conducción. Por lo tanto debemos estar siempre pendientes para no perder el equilibrio, debemos esforzarnos para ser vistos por los demás usuarios y pensar que, ante una colisión o caída, siempre llevaremos la peor parte ya que, al no tener carrocería, nuestro cuerpo recibirá directamente el golpe.



Para poder conducir un ciclomotor o cualquier otro vehículo, la Administración exige tener previamente un permiso o licencia que autorice a conducirlos a las personas que hayan demostrado que reúnen los requisitos y aptitudes necesarios para ello. Para poder obtenerlo, el interesado deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Tener 15 años cumplidos como mínimo. No obstante, el permiso de la clase AM no autorizará a transportar pasajeros hasta que su titular tenga 18 años cumplidos.
- Superar unas pruebas de aptitud psicofísicas o test psicotécnico en un centro autorizado de reconocimiento médico.
- Superar un test propuesto por la Jefatura de Tráfico que constará como mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30. En el momento actual el número de preguntas es de 20.
- Después de superar la prueba teórica, los aspirantes tendrán que superar una prueba práctica de destreza en circuito cerrado consistente en realizar dos maniobras:
 - A) Zigzag entre jalones a velocidad reducida.
 - B) Circular sobre una franja de anchura limitada.
- Una vez realizadas las maniobras, el aspirante dejará el ciclomotor correctamente estacionado, apoyado sobre su soporte central o lateral y con el motor parado.

