

• Revista de Prensa •
Del 02/09/2019 al 03/09/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	02/09/2019	Hoy de Extremadura	Noveles en curso	Digital
---	------------	--------------------	------------------	---------

SECTOR

2	03/09/2019	ABC Córdoba, 15	A VUELTAS CON EL TEMA	Escrita
3	03/09/2019	El Progreso, 20	El examen de conducir 5.0	Escrita
4	03/09/2019	ABC	Qué hacer si te dan un golpe en el coche y no sabes quién es el culpable	Digital
5	03/09/2019	ABC	Cara y cruz de los asistentes de conducción: los que más molestan y los mejor valorados	Digital
6	02/09/2019	El Espanol	El radar que multa a coches ruidosos es real y ya se prueba en París	Digital
7	02/09/2019	Cope	El Ayuntamiento pone a punto las instalaciones semafóricas para garantizar su fiabilidad y evitar su deterioro	Digital
8	02/09/2019	Las Provincias	Las multas a patinetes se retrasan para ampliar la campaña informativa	Digital
9	02/09/2019	Las Provincias	La DGT desmonta los siete trucos que no funcionan en la carretera	Digital
10	02/09/2019	Teinteresa.es	¿Cuál es el mejor momento para sacarse el carnet de coche?	Digital
11	02/09/2019	Postventa.info	El 70% de los conductores no revisa su coche antes de ponerse al volante	Digital

Noveles en curso

original



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. :: r. c.

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impericia completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del freno. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizado además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillitas).

Límite de velocidad

Sí que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.



DESDE MI RINCÓN

JOSÉ LUQUE
VELASCO

A VUELTAS CON EL TEMA

El Ayuntamiento no hará nada para regular las bicis y patinetes eléctricos a la espera de que Tráfico dé el primer paso

No es la primera vez que escribo sobre el tema. Me gustaría que fuese la última. Sería señal de que aquello que razonablemente pido se habrá hecho en beneficio de todos los que circulamos por Córdoba. A finales del pasado junio pedía que antes de que ocurriera algo lamentable e irreversible convendría que el Ayuntamiento pusiera en vigor una ordenanza que regulara el uso de patinetes y bicicletas. Y digo antes de que ocurra algo irreversible, porque la falta de esa regulación no sólo origina abusos, molestias y sustos en las aceras y en los llamados carriles bici, sino que Córdoba no se ha librado de accidentes con daño a las personas.

Recientemente ha sido el propio Defensor del Pueblo Andaluz el que ha pedido a municipios como Córdoba que emprendan una regulación que llene el vacío legal en esta materia. Esto ha hecho que el Ayuntamiento de Córdoba salga del silencio. Pero lo ha hecho para decir que no va a emprender medida alguna en este sentido porque considera «que lo lógico es aguardar a que sea el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico quienes muevan ficha tal y como han anunciado». Una vez más los ciudadanos quedamos desamparados por culpa de unos representantes políticos llenos de complejos, de miedos a ir contracorriente de lo establecido como políticamente correcto, dejando que sean otros los que establezcan las normas que regulen nuestra vida.

La justificación que dan los actuales responsables del Ayuntamiento de Córdoba para evitar mojarse en este tema es absurda y, según mi modesta opinión, cobarde. En Sevilla existe una Ordenanza de Circulación y en su Título IV regula el apartado «De las bicicletas». En Madrid también existe Ordenanza de Circulación y en su «Artículo 39 quáter» expone con todo detalle cómo deben comportarse peatones y ciclistas en las denominadas «aceras-bici» o «carriles-bici». En Europa y en otras ciudades españolas está regulada la circulación de estos medios de transporte, detallando lugares y velocidad a la que pueden circular, pasos a los que hay que dar preferencia a los peatones y demás normas que procuren una buena convivencia entre ciudadanos. De manera que no es admisible excusa alguna para que esta Ordenanza no esté ya marchando a toda prisa en Córdoba. Y esto no lo pedimos el Defensor del Pueblo Andaluz y quien firma esta columna. Esto lo están reclamando muchos ciudadanos de Córdoba. De manera que no me dolerán prendas volver a la carga sobre el mismo tema, puede que de manera diferente, si dentro de un tiempo prudencial nuestros representantes políticos siguen dando la espalda al asunto.

Decía Abraham Lincoln que «no se puede escapar de la responsabilidad del mañana evadiéndola hoy». ¿Entenderán esto los responsables políticos de Córdoba?



Un alumno, durante sus prácticas de conducir, JAVIER CERVERA-MERCADILLO

► La utilización de vehículos dotados de sistemas de ayuda a la conducción estará permitido en las pruebas de control de aptitudes y conocimientos a partir del próximo día 15. Estas modificaciones llegan en un momento de recuperación para las autoescuelas de la comunidad

El examen de conducir 5.0

TEXTO: CARMEN VIÑAS (DP)
FOTOS: JAVIER CERVERA-MERCADILLO

LA TECNOLOGÍA avanza vertiginosamente, también para examinadores y examinados en las pruebas de conducción. Desde el 15 de septiembre de este año se implementarán cambios en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, actualizándose así los exámenes a las nuevas realidades tecnológicas, muchas ya instaladas en los vehículos de multitud de usuarios.

Desde esa fecha, estarán permitidos los siguientes sistemas de ayuda a la conducción: Start-stop, sistema de arranque del automóvil que apaga el motor cuando está al ralentí y lo vuelve a encender cuando se pisa el embrague; el sistema de ayuda de salida en pendiente; la activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas; el sistema de frenado de emergencia urbano e interurbano AEB; RCTA, el sistema de alerta de tráfico cruzado; cámara de marcha atrás y 360º y/o sensores de aparcamiento; sistema de detección de fatiga y EBD, el aviso de frenada de emergencia. Todos ellos facilitarán la conducción a las personas examinadas, haciéndola probablemente más similar a la que realizarán con sus propios coches una vez pasada con éxito la prueba.

Estos cambios se deben a la progresiva implantación en los vehículos contemporáneos de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (Adas), algunos de ellos pasarán a ser obligatorios en los vehículos nuevos a partir del

año 2022, conforme a la normativa de la Unión Europea. Por ello, los requisitos exigidos a los vehículos utilizados en las pruebas para la obtención de permisos de conducción han necesitado esta revisión y la consiguiente actualización de los criterios de calificación.

Estas modificaciones se producen en medio de un contexto óptimo para las autoescuelas. Atrás quedaron los años en los que los jóvenes de 18 años retrasaban su matriculación en las academias. Tras unos años convulsos para la economía nacional, las autoescuelas sienten la recuperación, con un aumento de las matrículas para sacarse tanto el examen teórico como el práctico.

En años anteriores, los jóvenes que alcanzaban la mayoría de edad posponían la obtención del carné de conducir. Esto fue interpretado por las autoescuelas como una con-

secuencia directa de la crisis económica, que obligaba a los padres a retrasar este gasto: «No tenían ese ímpetu por sacarse el carné como hace 10 años», comentan desde la Autoescuela Galicia, ubicada en la ciudad de Pontevedra.

Sin embargo, este parece ser un verano de bonanza para las autoescuelas gallegas. Desde junio, mes en el que los jóvenes terminan la Evaluación de Bacharelato para el Acceso a la Universidad (Abau), se ha notado un repunte de inscripciones. La recuperación de la economía se ha traducido en más

alumnos para las autoescuelas, con cifras comparables a las de los años previos a la crisis. El perfil de los alumnos sigue siendo similar al de años anteriores, como afirman desde la Autoescuela Chaves: «Sobre todo gente muy joven de 18, 20, 21... Se matriculan muchos por las motos».

DESINFORMACIÓN. Esta mejora en las aulas se ha notado a pesar de las informaciones publicadas en algunos medios sobre los cambios en los exámenes tanto teóricos como prácticos a partir de julio. Las noticias estaban basadas en el texto del borrador del Real Decreto que debía modificar el Reglamento General de Conductores y que planteaba, entre otras alteraciones, «una revisión del actual sistema formativo, tanto en lo relativo a la formación del conductor como a las pruebas de aptitud para la obtención del permiso de conducción». Finalmente, este decreto no fue aprobado a causa de los cambios acontecidos en el Gobierno español, por lo que, de momento, no está prevista su aprobación y, consecuentemente, tampoco su aplicación.

Dichas noticias llevaron a una desinformación por parte de aquellas personas interesadas en obtener su licencia para conducir en un tiempo próximo, por lo que muchos se apresuraron a matricularse en las autoescuelas o, en otros casos, solicitar la información pertinente sobre el modelo de examen. Por el momento, solo se implantará la introducción de los sistemas Adas.

A partir de 2022, la normativa de la Unión Europea obligará a llevar los sistemas Adas en todos los coches que sean nuevos

Informaciones desmentidas

La noticia sobre los cambios en los modelos de examen, tanto teórico como práctico, causaron una gran incertidumbre. Entre otras medidas, afirmaban que sería obligatorio para el examen teórico realizar un mínimo de horas de clases teóricas para poder presentarse, además de la

reducción del porcentaje de fallos permitidos. En el práctico, sería necesario esperar un tiempo mínimo si se supendía. La Dirección General de Tráfico disipó las dudas a través de su cuenta en Twitter el pasado 20 de mayo: «En el mes de julio NO se producirá ningún cambio que afecte a la obtención del permiso de conducir, por tanto, no va a ser más difícil ni más costoso sacarse el permiso, tal y como afirman falsamente algunos medios».

Qué hacer si te dan un golpe en el coche y no sabes quién es el culpable

original



Legalcar

Pocas cosas hay tan desagradables como darse un golpe y no saber cómo ha sido ni quién te ha dado el mismo porque el **culpable se ha ido sin identificarse**. Pero como nos recuerda [LegalCar Abogados](#) encontrar al culpable que se ha dado a la fuga sin identificarse es posible y nos cuentan cómo hacerlo.

Circulas atendiendo a las circunstancias del tráfico, respetando las normas de circulación y, de repente, ¡PUM! Recibes un golpe. Después de unos segundos de confusión, te recuperas y observas que el conductor que ha provocado el accidente se aleja del lugar sin tan siquiera pararse a preocuparse por tu estado de salud. Evidentemente es conciencia de cada uno el hecho de **desatender a las víctimas**, que además es delito (quien cause la lesión no auxilie a la víctima, la **pena será de prisión por 6 a 18 meses**) y más cuando el responsable del siniestro es uno mismo. Pero incluso en situaciones como esta se puede actuar.

Por eso, ¿cómo debemos actuar ante esta situación para poder reclamar después la correspondiente indemnización por los daños sufridos? En primer lugar, **recabar cualquier dato** que pueda ayudar a la identificación del vehículo responsable. Nos hemos encontrado casos en los que la víctima incluso ha llegado incluso a fotografiar al conductor responsable o al vehículo en el que circulaba. Lo importante es conseguir cualquier medio de prueba para poder identificar posteriormente al responsable. En ocasiones es imposible, por las propias circunstancias del accidente, recabar datos del vehículo o conductor responsable, pero puede que haya testigos que sí que nos puedan ayudar en esta labor.

En segundo lugar, llama a las autoridades. Policía y Guardia Civil en estos casos levantan un parte de accidentes y abren una investigación para tratar de localizar al conductor fugado. Puede que haya cámaras en ese tramo de la carretera o calle, o puede que haya testigos. Igualmente se debe plantear Denuncia para que la investigación tenga como personada a la víctima en el proceso.

En tercer lugar, generalmente se puede reclamar contra el [Consorcio de Compensación de Seguros](#) (CCS) si se consigue demostrar que el accidente fue culpa de un tercero o, directamente contra el vehículo responsable si tras la investigación se consigue dar con él, pero es conveniente contactar con un despacho de abogados especialistas en accidentes de tráfico.

¿Puedo recibir una indemnización?

Las indemnizaciones con conductores fugados no tienen ningún misterio si reclamas a través de un despacho de abogados especialista en accidentes de tráfico. El problema es contra quién se reclama y si es posible reclamar si no se tienen pruebas suficientes.

Si se consigue demostrar que el accidente fue culpa de un tercero, puede dirigirse la reclamación contra el Consorcio de Compensación de Seguros o contra la compañía del vehículo responsable identificado.

¿Cuándo reclamar?

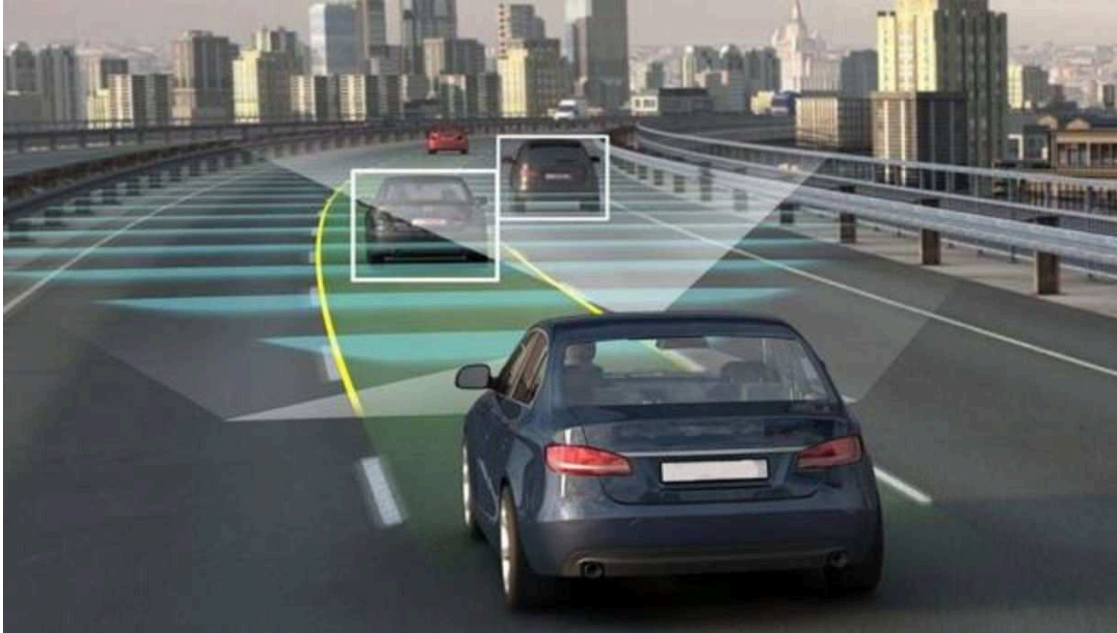
Se reclama al CCS cuando, habiendo demostrado que el accidente fue por culpa de un tercero, no se identifica al vehículo contrario. Se sabe y se demuestra que intervino un tercero responsable, pero no se consigue recabar ningún dato sobre este vehículo. En estos casos, la reclamación se dirige contra el Consorcio de Compensación de Seguros.

¿Cuándo reclamar a la compañía responsable del vehículo identificado?

Se reclama a la compañía de seguros del vehículo responsable cuando, habiendo demostrado que el accidente no es responsabilidad de la víctima, además se han recabado las pruebas suficientes como para responsabilizar al tercer vehículo. Ya sea por la intervención policial, la declaración de testigos o por cualquier otro medio de prueba se consigue identificar el vehículo responsable y, por tanto, su aseguradora deberá responder por los daños causados por su conductor que se da a la fuga.

Cara y cruz de los asistentes de conducción: los que más molestan y los mejor valorados

original



Lejos de los cinturones de seguridad y los «airbags», los coches modernos cada vez cuentan con más y más modernos **sistemas de ayuda a la conducción**, con lo que los vehículos son cada vez más seguros. Englobados **bajo las siglas ADAS (Advanced Driver Assistance Systems en inglés)**, estos sistemas van desde el frenado autónomo de emergencia con detección de peatones, la detección de ángulo muerto o el sistema de detección de fatiga, a la alerta de cambio involuntario y de carril, el mantenimiento activo en el carril, la alerta de tráfico trasero cruzado o el reconocimiento de señales de tráfico.

Pero no siempre estos sistemas son bien recibidos por los conductores, que en un alto porcentaje aseguran haberlos desconectado puntualmente o inhabilitarlos por completo. Según el estudio 2019 de **J.D. Power**, más del 60% afirmó inhabilitar este tipo de tecnologías por completo.

La encuesta recoge la opinión de 20.000 conductores estadounidenses con modelos del año 2019, con coches que contaban con 38 tecnologías diferentes y **habían sido utilizados o comprados en los últimos 90 días** antes de la realización del estudio. Muchos de los encuestados llegaron a expresar sus quejas sobre algunos de los sistemas, especialmente las alertas de mantenimiento de carril, y el asistente de centrado en el carril.

El 23% de los encuestados aseguró que estas tecnologías de asistencia a la conducción son molestas. Incluso, de ese porcentaje, el 61% **llegó a reconocer que tiene los sistemas de su vehículo inhabilitados por completo**. Por otra parte, el estudio también ha mostrado que un 21% de los conductores, a pesar de no encontrar molestos los sistemas de asistencia, han desactivado estas tecnologías.

En cuanto a las aplicaciones de entretenimiento y conectividad, el estudio muestra que **no satisfacen las expectativas de los propietarios**. El 29% de los usuarios las han dejado de utilizar, el 46% afirma que no las necesita y el 18% dice que tiene otro dispositivo que realiza mejor la función que quiere utilizar.

En el caso de España, los elementos de equipamiento y accesorios tecnológicos favoritos son: **el GPS, el asistente de carretera y aparcamiento o la frenada de emergencia**.

Las asistencias más valoradas fueron la Protección contra colisiones (813 puntos), la Conexión

con teléfonos inteligentes (789 puntos) o los sistemas de navegación (744 puntos).

«Algunas marcas están logrando que su tecnología de seguridad sea efectiva sin ser dominante. Algunos son buenos en un aspecto, pero más débiles en otro, y otros se esfuerzan en ambos. Es por eso que el 90% de los clientes de una marca quieren el sistema de mantenimiento y centrado de carril en su próximo vehículo, mientras que **solo el 59% de los clientes de otra compañía** dicen lo mismo», ha explicado Kristin Kolodge, directora ejecutiva de Investigación de Interacción del Conductor e Interfaz Hombre-Máquina en J.D. Power.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), si todos los automóviles llevaran sistemas ADAS, **se produciría una reducción del riesgo de siniestro en España del 57%**: hasta 51.000 accidentes se evitarían o sus consecuencias se verían mitigadas significativamente.

El radar que multa a coches ruidosos es real y ya se prueba en París

Alex Branco • [original](#)

Todo aquel que tenga el carnet de conducir de vez en cuando tiene que enfrentarse a alguna que otra sorpresa desagradable. Sí, sabéis de lo que hablo: las **multas**. Seguro que cuando veis la carta de la DGT empezáis a temblar.

Bueno, puede que no sea para tanto, pero a nadie le agrada tener que pagarlas, eso está claro. Las multas más comunes están relacionadas con dejar el coche mal aparcado o pasarse con la velocidad, sin embargo, parece que **pronto habrá otro tipo de multas**.

Lo decimos porque en Francia ya están probando un **nuevo radar capaz de multar a los vehículos que hagan demasiado ruido**. Una medida que nos parece bastante razonable teniendo en cuenta lo que se pasan algunos. ¡Os contamos cómo funciona!

En **París** (Francia) están realizando pruebas con un nuevo radar, ellos lo han bautizado como el "**radar del ruido**". Este dispositivo, desarrollado por ingenieros de Bruitparif, integra cuatro micrófonos capaces de medir los niveles de decibelios cada décima de segundo.

CHARLES PLATIAU Thomson Reuters

Y no solo eso, sino que logra detectar de dónde procede el ruido en cuestión. El radar puede, básicamente, **identificar los vehículos ruidosos y emitirles una multa automáticamente**, explican en [Reuters](#).

Este innovador radar lleva un tiempo instalado en una farola del centro de Villeneuve-le-Roi, una ciudad cercana al aeropuerto de París Orly. Didier Gonzales, alcalde de la localidad, ha comentado al medio citado que el radar **se activará tan pronto como se apruebe el nuevo proyecto de ley** del gobierno que permita la utilización de dichos sistemas.

Gonzales explica que el **ruido es un importante problema de salud pública**. De hecho, cree que es tan molesto como fumar. Éste espera que el proyecto de ley se apruebe durante el próximo otoño.

En este sentido, Francia ya cuenta con una legislación que limita el ruido de los vehículos, no obstante, es muy difícil hacer que se cumpla, ya que depende de que los policías pille a los infractores en el momento.

Pese a que el sistema aún no ha emitido ninguna multa, el director de la compañía creadora de los dispositivos afirma que casi 40 de ellos llevan varios meses de pruebas en la capital francesa.

Nos parece estupendo que por fin un gobierno vaya a tomar medidas de este tipo contra el ruido. No tengo nada en contra de los conductores que tengan un vehículo potente, pero **no tengo porqué despertarme de madrugada por una moto o un coche que acelere de aquella manera**. ¿Llegarán algún día estos radares a España?



El Ayuntamiento pone a punto las instalaciones semafóricas para garantizar su fiabilidad y evitar su deterioro

original



firmado por UNICOM

El Ayuntamiento lleva a cabo un plan de mantenimiento ordinario y preventivo de las regulaciones semafóricas con el objetivo de que presten su servicio de forma eficiente, ágil y segura.

La concejala de Movilidad Sostenible y Juventud, Rebeca Pérez, ha visitado esta mañana las labores que se están acometiendo entre la calle Almela Costa y la rotonda de Media Markt.

El municipio cuenta con 517 intersecciones semafóricas con las que se crea una gran red que cubre tanto a barrios como pedanías. De ellas, “un 40% se encuentran sensorizadas y centralizadas con la sala de control de tráfico, permitiendo regular estas intersecciones para conseguir una movilidad más sostenible dependiendo de muchos factores, como puede ser el tráfico en cada momento, niveles de contaminación ambiental, accidente de tráfico y eventos en la ciudad, entre otros”, destaca la edil.

Las actuaciones de mantenimiento se centran en el repintado, cuando se necesita, y en la limpieza de cada una de las partes de la instalación: cabeza, unidades ópticas, visera, soportes y armarios, garantizando así su fiabilidad y evitando su deterioro.

También se contempla la sustitución de las antiguas lámparas incandescentes desde red por tecnología LED para la señalización luminosa, “ya que tienen una vida estimada 50 veces superior, y por tanto generan importantes ahorros de energía y de mantenimiento, satisfaciendo el objetivo de conseguir una mayor eficiencia y seguridad vial”.

En concreto, en la jornada de hoy, el servicio de tráfico se encuentra trabajando entre la Calle Almela Costa, rotonda de Media-Mark y Avenida de los Dolores. “Se desarrollan labores de limpieza en las instalaciones semafóricas con especial cuidado para protegerlas y evitar su deterioro, también de repintado de la señalización horizontal, tanto en barrios como en

pedanías, con el objetivo de mejorar su percepción y por tanto la seguridad de todos los usuarios de la vía pública”.

Los trabajos de repintado de la señalización se extenderán en el mes de septiembre a las pedanías de Cabezo de Torres, Monteagudo, Valladolides, Lobosillo, Los Martínez del Puerto, Cabezo de la Plata, Zeneta y San Ginés.

Mientras tanto, las labores de mantenimiento de las instalaciones semafóricas seguirán desarrollándose a lo largo del mes de septiembre (Puente Tocinos, Zarandona, Distrito Norte), octubre (Santiago y Zairaiche, Santiago el Mayor, Barrio del Progreso, Patiño y Los Dolores), noviembre (Aljucer, San José de la Vega, Beniaján, Algezares, La Alberca y El Palmar) y diciembre (Sangonera la Verde, San Ginés, Nonduermas, La Raya, Corvera, Los Martínez del Puerto, Avilese, Sucina y Cañadas de San Pedro).

Gestión del tráfico en todo el municipio

La gestión del tráfico en el ciudad de Murcia se coordina y dirige desde el Servicio de Tráfico, dependiente de la Concejalía de Movilidad Sostenible y Juventud, que incluye la conservación y mantenimiento de un total de 498 cruces de semáforos (210 centralizados y 288 no centralizados), 10 sistemas de paneles de mensaje variable para información del tráfico, 4 unidades de control de accesos, 2 unidades de control de pasos inferiores, que comprenden 10 cámaras, 59 unidades de cámaras de televisión y 2 nodos de comunicaciones controlados desde sala de Tráfico y operadores con el programa de control SDCTD y sus subprogramas.

La empresa Murtrafic es la encargada de este servicio esencial para la movilidad y la seguridad vial en el municipio de Murcia que incluye la gestión integral del sistema de control de tráfico.

Las multas a patinetes se retrasan para ampliar la campaña informativa

original



LP

La **ordenanza de Movilidad** se aplica sobre el papel desde el pasado 8 de junio, aunque el gobierno municipal decidió que el capítulo de infracciones y sanciones no sería efectivo hasta septiembre, para dar un '**tiempo de gracia**' a los usuarios de **patinetes y bicicletas** con el propósito de que conocieran las nuevas normas, dado que son los menos preparados para la circulación al no tener que superar ningún examen en las autoescuelas.

Pero ese plazo no acabará hoy, según indicó ayer el **concejal de Protección Ciudadana, Aarón Cano**, quien habló de que se prolongarán las campañas informativas en marcha, sin precisar cuándo se aplicará con normalidad todo lo relativo a la nueva normativa. Dijo que en el «tramo final» se reforzará la **difusión de la normativa**

El Consistorio ha dispuesto por ejemplo información de la circulación de patinetes en los paneles de tráfico. Ayer mismo, en el bulevar sur había varios donde se indicaba que los vehículos de este tipo encuadrados en el **tipo B** requieren casco de manera obligatoria. Se trata de los que tienen un peso superior a los 25 kilos o superan los **30 kilómetros por hora**. Cano dijo que la «preocupación fundamental es generar un tráfico lo más calmado. Y desde la policía lo que queremos evitar es que se produzcan infracciones, pero si se producen tras este periodo sancionaremos cómo no puede ser de otra forma».

Los agentes han realizado alguna jornada de formación en el Cuerpo, señaló el secretario en el Ayuntamiento del **Sindicato Profesional de Policías Locales y Bomberos, Jesús Santos**. «En el sindicato se han hecho también porque hay bastantes cambios. Ahora se puede ya multar, aunque no han pasado ninguna orden sobre la planificación o campaña que se realizará», dijo.

Entre las novedades para las bicicletas está el caso por ejemplo de que ya no es obligatorio circular por un carril bici, o que pueden ir en sentido contrario al resto del tráfico en las calles 30 que estén señalizadas con esta posibilidad. También se introducen cambios en el estacionamiento, aunque lo más notorio es todo lo referido a los patinetes, donde hasta ahora se funcionaba con una instrucción de la **Dirección General de Tráfico de 2016**. En síntesis, los usuarios pueden hacer lo mismo que los ciclistas, aunque con matices en el caso de que el llamado vehículo de movilidad personal está **clasificado de tipo A o B**.

Cano descartó realizar asambleas con expertos en la ordenanza a la que se invite a los vecinos. «Eso es una cuestión de la concejalía de Movilidad», dijo, para añadir que sí hará de este tipo en la normativa de civismo, un documento que quedó **pendiente el anterior mandato** por inviable en el capítulo de sanciones.

La nueva ordenanza limita la velocidad a 30 kilómetros por hora en el **64% de las calles**, mientras que se mantiene la prohibición estricta de circulación en las aceras. Sí se mantiene para las bicis y se permite para los patinetes que vayan por las calles peatonales, pese a la petición de la **Federación de Vecinos** en sentido contrario, aduciendo que no se protege a los viandantes. En cuanto a las campañas informativas, se han instalado paneles en un puñado de calles donde las placas incorporan **códigos QR**, con el que se accede al documento íntegro aprobado por el Ayuntamiento.

La DGT desmonta los siete trucos que no funcionan al volante

original



Si eres de los que sale a pasar un buen rato, coge el coche y se cree que puede engañar a los agentes de tráfico, será mejor que tomes nota. Son muchos los [mitos que circulan sobre el alcohol y las drogas](#), y una buena parte de ellos van asociados a ciertas **creencias sobre la conducción** que resultan ser -para sorpresa de muchos- totalmente **erróneas**.



Un estudio elaborado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y la [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#) ha permitido comprobar hasta qué punto los conductores son imprudentes al volante, incluso sin ser plenamente conscientes de ello. La investigación ha puesto en evidencia un **notable desconocimiento** de la población que circula al volante sobre los controles de drogas. Tanto, que según FESVIAL «tres de cada cuatro conductores afirman no saber nada o saber muy poco sobre el procedimiento que se sigue en un control de drogas a conductores». Según el análisis, el **40% de los conductores** cree que este tipo de prueba se realiza **sobre el aire espirado y no por la saliva**.

Quizá por este desconocimiento, el 20% de los conductores cree que puede eludir un control de drogas y salir airoso del análisis con algunos trucos. Nada más lejos de la realidad. Estos

son los **'trucos' y creencias falsas**, según informa DGT, que no te van a librar de una buena multa:

1. Esperar más de 2 horas antes de conducir.

Sólo sería efectivo si la espera es muy larga, entre las 5-6 horas como tiempo medio estándar, que «sería el tiempo en que el organismo elimina las drogas en los niveles medidos por el test», explica la DGT.

2. Beber agua.

No hay ninguna evidencia científica que pruebe que la ingesta de agua diluya la concentración de droga en la saliva.

3. Tomar café.

Esto solo era efectivo para los primeros etilómetros, hace algunas décadas, pero no produce «ningún efecto sobre la concentración de droga en la saliva», advierte el organismo.



Las falsas creencias sobre drogas y alcohol suponen un riesgo añadido a la seguridad vial. / Pxhere

4. Hacer deporte o sudar antes del control.

Se sude o se haga deporte antes de coger el coche o realizar la prueba, no produce ningún cambio en el resultado del test.

5. Dormir «un rato».

«El sueño, por sí mismo, no elimina la cantidad de droga presente en el organismo. Únicamente si se trata de un sueño de más de cinco horas produciría un efecto, peor no por el hecho de dormir, sino por el tiempo transcurrido», recuerda la DGT.

6. Comer limones

Ingerir el zumo de un limón no cambia el veredicto de la prueba ni la concentración de droga en la saliva, pero sí hace que el cuerpo segregue más.

7. Beber bebidas energéticas

Además de no funcionar, es peligroso: «Las altas concentraciones de estimulantes de estas bebidas pueden provocar la sumación de efectos. No diluye la concentración de droga y sí hay descritos casos de muerte súbita», explica el organismo de tráfico.

¿Cuál es el mejor momento para sacarse el carnet de coche?

original

De todos los meses del año, te indicamos los idóneos para que te animes por fin a tener tu permiso para conducir.



El final del verano se parece mucho más de lo que pensamos al comienzo de un nuevo año. Las vacaciones se acaban y, como sucede cuando suena la última campanada, nuestras cabezas empiezan a pensar en los nuevos propósitos con los que afrontar esta nueva época. Metas a superar, retos que imponerse y **tareas por completar** de una vez por todas.

Para muchos españoles, la vuelta del verano es el momento perfecto para animarse, no sólo a apuntarse sino, también, a asistir a las **clases de carnet de coche** para sacarse, por fin, el correspondiente permiso de conducción.

Septiembre es, así, el mes que se antoja el más idóneo para ello. En cierto modo es cierto, dado que es la época en la que la rutina vuelve a instaurarse. Se retorna al trabajo, los estudiantes vuelven a las clases, todo vuelve a la normalidad tras los meses de calor y relax, tras el descontrol de horas y el no saber ni siquiera el día en el que se vive.

Aun así, tampoco es una ley ineludible. Y es que hay datos que dictan justo lo contrario, de hecho, las estadísticas dicen que hay muchas más matriculaciones durante el verano y que las clases se intensifican durante esta época. Entonces, **¿cuál es realmente la mejor época para animarse con el carnet?**

¿Verano sí o verano no para el carnet de conducir?

Lo cierto es que **la respuesta depende** de cuál sea tu rutina y del tiempo libre que tengas. Es cierto que, durante los meses veraniegos, hay mucha más disponibilidad horaria y puedes cuadrar mucho mejor las clases teóricas y prácticas. Esta época es perfecta sobre todo para estudiantes, que no tienen que acudir a universidades ni centros de enseñanza, como tampoco dedicar horas al estudio.

Para quienes ya tienen el teórico o se han examinado recientemente, recordamos que puedes **consultar notas examen teórico de conducir** a través de internet, también es buena idea **recurrir al verano** para dar las clases prácticas. Y el motivo es simple, las calles están algo más despejadas y da tiempo a aprovechar mejor estas sesiones, aunque las horas punta siguen estando repletas de tráfico y complican bastante las cosas.

En el caso de no ser estudiante, **septiembre** vuelve a ser el mes más indicado, junto con enero. En ambos casos, las autoescuelas lanzan sus mejores promociones, abaratando considerablemente el coste de la matrícula, así como de las clases y del material lectivo. De hecho, incluso regalan clases prácticas para después de aprobar la prueba teórica.

Decimos que son los mejores meses por esa razón y porque, en cierto modo, nos acompaña ese afán de querer retomar tareas pendientes o probar con nuevos retos. Sí, es cierto que el carnet de conducir no es precisamente un desafío de altura, pero es algo que puede quedar “colgado” durante muchos años hasta que decides **tomar las riendas y obtenerlo**.

Además de estos plazos adecuados, también debemos hacer hincapié en aquellos que no lo son para nada. Debes evitar por todos los medios posibles intentar sacarte el carnet **en agosto**, dado que es un mes repleto de complicaciones. Es cuando se adjudican más vacaciones, cuando cierran más centros, cuando se hacen menos exámenes... En definitiva, es el peor mes del año para aprender a conducir.

Por eso es muy recomendable que, si empiezas en verano, hagas lo posible por **terminar con tu carnet antes de que comience agosto** ya que, de lo contrario, seguramente tendrás que esperar a septiembre para poder poner broche a tu formación y obtener tu permiso de conducción. Insistimos, agosto es un mes muy complicado para esto por las vacaciones tanto de centros como de la jefatura de tráfico, organismo responsable de las pruebas de conducción.

Con todo esto, esperamos que ya hayas cogido el rotulador rojo para marcar **los mejores meses del calendario** para animarte por fin a tener tu carnet de conducir y no depender de nadie para transportarte. Cuando decidas dar el paso, verás que no es nada difícil y que solo necesitas un poco de tiempo, ganas y dedicación para obtener tu permiso y superar los dos exámenes.

Recuerda, también, que las **ofertas de las autoescuelas** se intensifican en septiembre. No dudes en sacar partido de lo que ofrecen para ahorrar bastante en toda la formación, con el tiempo lo agradecerás muchísimo, sobre todo cuando mires cuánto dinero has tenido que invertir y cuánto han invertido personas cercanas a ti.

El 70% de los conductores no revisa su coche antes de ponerse al volante

Redacción • [original](#)

La Operación Retorno moviliza a más de cinco millones vehículos desde el 30 de agosto al 2 de septiembre, desplazamientos que se intensificarán a causa de las diferentes huelgas convocadas en el sector de los transportes. La media de edad del parque español (+14 años) es uno de los principales peligros en la carretera; de hecho, la Dirección General de Tráfico apunta que **los automóviles envueltos en accidentes mortales superan los 13,6 años**.

Según un informe elaborado por el comparador de seguros de coche [Acierto.com](#), **la edad del parque automovilístico propiciará en torno a 60.000 asistencias en carretera** durante la operación retorno. La propia DGT previó a principios de verano hasta 47 millones de movimientos en las carreteras españolas, por lo que el riesgo de avería o accidente se multiplica, sobre todo si no se realizan los chequeos pertinentes antes de ponerse al volante.

Acierto.com subraya en su estudio que **sólo el 30% de los conductores españoles realiza una puesta a punto de su vehículo antes de realizar un viaje**. Más de la mitad de los conductores no cambia las ruedas a tiempo, causa principal por la que se producen **reventones y pinchazos** durante la marcha. Los expertos establecen en 40.000 el máximo de kilómetros recorridos para sustituir las ruedas, pero el 46,2% de los conductores españoles lo hacen tras superar los 50.000 y el 11,7%, los 65.000.

No obstante, estos pinchazos se unen a otro tipo de asistencias, como las relativas al **motor, baterías que se descargan o directamente hay que dar por liquidadas, y demás fallos eléctricos**. Sólo el 10% corresponden a siniestros de tráfico y desde la DGT se trabaja para reducir al mínimo estos hechos.

A esto se añade que **los españoles pasan poco por el taller** y que, cuando lo hacen, es en caso de avería mecánica. Hasta dos de cada cinco españoles admiten no realizar siquiera las revisiones estipuladas por el fabricante. Lo peor del caso es, según Acierto.com, que casi la mitad de ellos sólo lo harían si detectara un problema, y que hasta el 18% ignora cuándo realizarlas.

