



Press

Nº 99 - DICIEMBRE 2010

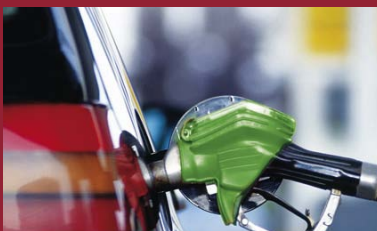
Si nadie me quiere...

**¿Dónde me
aseguro?**



PARQUE MÓVIL DEL ESTADO:

**Los vehículos
ecológicos no
llegan al 50%**



EN LA PROTECCIÓN DE LOS PEATONES:

**AEA colabora
con el
Defensor del
Pueblo Andaluz**



**ENTRA EN VIGOR LA ÚLTIMA FASE DE
LA NUEVA LEY DE SEGURIDAD VIAL**

**Multas
“online”**

Los automovilistas que lo deseen podrán recibir las multas a través del correo electrónico o del teléfono móvil.

¡SÚBETE A LA BICI!

**Tráfico regulará
la circulación
de bicicletas en
las ciudades**



Multado por cepillarse los dientes mientras conducía



La Guardia Urbana de Tarragona ha multado con cien euros al conductor de un camión que iba cepillándose los dientes mientras conducía.

El conductor, vecino de Vimbodí, conducía por el vial que comunica la salida de Tarragona de la autopista AP-7 con el polígono industrial Riucclar, cuando se cruzó con una patrulla de la Guardia urbana que circulaba en sentido contrario. Los agentes observaron que el camionero manipulaba algo a la altura de la cara y que lo bajó rápidamente cuanto les vio.

En un primer momento, la Guardia urbano pensó que se trataba de un móvil pero al pararle el conductor reconoció que conducía mientras se cepillaba los dientes.

Por ello, los agentes le denunciaron *"por no mantener la propia libertad de movimientos"*, una infracción castigada con cien euros.

Edita:
Automovilistas Europeos Asociados



Asociación sin ánimo de lucro.
Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el nº108.708

Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014-MADRID

Tlf. 91 559 49 40
Fax 91559 27 57

Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos o gráficos y fotografías sin la previa autorización del editor.

Déposito Legal: M. 32.311-1995
PRINTONE S.A. - MADRID

Motor®

**Noticias
Jurídicas
del Motor**

Lex

El Supremo envía al psiquiátrico a un conductor kamikaze

El Tribunal Supremo ha ordenado el internamiento psiquiátrico de un conductor tras anular la condena de 12 años de prisión a la que fue condenado por la Audiencia Provincial de Alicante por circular en sentido contrario por una autovía y causar la muerte de un matrimonio tras colisionar con otro vehículo.

El Alto Tribunal ha apreciado la circunstancia eximente completa de alteración psíquica, por lo que le impone una medida de internamiento en un centro psiquiátrico penitenciario por un periodo máximo de 15 años.

La Audiencia Provincial de Alicante le había conde-

nado a prisión al entender que el trastorno esquizoafectivo bipolar que hacía delirar al conductor no invalidaba por completo su consciencia sobre el peligro que generaba su conducción suicida.



La Audiencia aplicó por tanto al acusado la eximente incompleta al estimar que no tenía totalmente afectadas

sus facultades.

Sin embargo, ahora el Supremo considera que esto no es correcto porque *"el hecho de que el acusado fuera consciente del peligro generado y de las consecuencias de su acción no conlleva que pudiera controlar su voluntad"*.

Condenan a una mujer que fingió haber sido atropellada

La Audiencia Provincial de Palma ha condenado a una mujer que denunció, a sabiendas de que faltaba a la verdad, haber sido arrollada por el conductor de una motocicleta de Correos, todo ello con ánimo de obtener de forma ilícita un beneficio económico por estos hechos.

La sentencia ha impuesto a la acusada seis meses de prisión a sustituir por doce meses de multa



a tres euros diarios por un delito de estafa procesal en grado de tentativa, y la ha absuelto de un delito de falso testimonio, tras llegar a un acuerdo con el fiscal.

Condenan a un peatón que se saltó un semáforo

Provocó la caída de una moto.



La Audiencia Provincial de Sevilla ha condenado a pagar 13.212 euros a un peatón que atravesó la calzada mientras el semáforo se encontraba en verde para los vehículos, provocando *"de forma directa"* con su *"sorpresa"* irrupción en la carretera el accidente de una motocicleta, que intentó esquivar al condenado y que cayó al suelo provocando lesiones a sus dos ocupantes.

Según la sentencia, *"ha quedado acreditado"* que el accidente fue provocado por el peatón, mientras que *"no está acreditada ni la velocidad inadecuada ni ninguna otra circunstancia en la conducción de la motocicleta que fuera la causante de la caída de la moto, que se debió única y exclusivamente a esa irrupción sorpresiva y antirreglamentaria del peatón en la calzada"*.

En este sentido, la sentencia estima que *"tampoco está acreditado que la conducta del conductor de la moto incrementase el riesgo o las consecuencias dañosas que, a la postre, se produjeron, ya que el motorista circulaba con la tranquilidad de hacerlo con la señal semafórica que se lo permitía, y fue el intento de evitar el atropello del peatón lo que produjo la caída de la moto, intento que dio sus frutos y que no puede servir para aménorar la culpabilidad del peatón"*.

Si nadie me quiere...

¿Dónde me aseguro?

El Consorcio de Compensación de Seguros tiene la obligación de asegurar a los conductores que son rechazados por las compañías privadas.

La ley obliga a todo propietario de un vehículo a contratar como mínimo un seguro que cubra los daños que pueda causar a terceros. Sin embargo, cumplir con esta obligación legal supone para miles de jóvenes conductores una misión casi imposible, ya que las compañías aseguradoras rehusan tenerlos como clientes escudándose en su alta siniestralidad.

Contratación del seguro

El seguro obligatorio del Consorcio puede contratarse a través del teléfono.

Para realizar la contratación del seguro de este modo, la llamada debe ser realizada directamente por la persona que vaya a figurar en la póliza de seguro como tomador y que debe facilitar los siguientes datos:

- **Certificación o comunicación escrita** de dos entidades aseguradoras acreditando la no aceptación o el rechazo del riesgo, debiendo figurar en sendos escritos la identificación de la entidad correspondiente y la fecha de expedición de los mismos.

- **Documento de identificación** del tomador, propietario y conductor (NIF, CIF, permiso de residencia, pasaporte, etc.).

- **Permiso o licencia de conducción** del conductor habitual.

- **Permiso de circulación** del vehículo a asegurar.

- **Certificado de características técnicas** del vehículo (en el que debe constar actualizada la I.T.V.).



Esta es la razón por la que los jóvenes tienen que acudir al Consorcio de Compensación de Seguros, entidad pública vinculada al Ministerio de Economía, que tiene la obligación de asegurar a todos los conductores de vehículos que acrediten que han sido rechazados, al menos, por dos

compañías aseguradoras privadas.

En la actualidad, gracias a la posibilidad de contratar el seguro por teléfono, este organismo contrata casi 100 pólizas diarias, con lo que ya tiene asegurados más de 34.000 vehículos, principalmente ciclomotores y motocicletas.

¿Qué cubre el seguro del Consorcio?

El seguro de suscripción obligatoria del Consorcio de Compensación de Seguros para los conductores que hayan sido previamente rechazados por dos entidades aseguradoras privadas, tiene las siguientes características:

- Limitado al seguro **OBLIGATORIO** de responsabilidad civil, que cubre hasta:

* **Daños personales:** 70 millones de euros por víctima.

* **Daños materiales:** 15 millones de euros por siniestro.

- **No cubre, por tanto:**

* Daños causados a terceros por encima de dichos límites cuantitativos.

* Daños al conductor del vehículo causante.

* Daños materiales causados al propio vehículo causante ni a las cosas en él transportadas.

* Reclamación de daños, defensa jurídica, asistencia en viaje...



REGLAS PARA CONTRATAR UN SEGURO

1 No se fie de lo que le digan de palabra. El contrato de seguros siempre debe estar formalizado por escrito.

2 No pregunte sólo por lo que cubre el seguro. **Pregunte también por lo que no cubre.**

3 Cuando compare precios entre distintas compañías, **compare también magnitudes iguales.** Bajo la nomenclatura de “seguros a todo riesgo” o “seguros a terceros” pueden existir variaciones de cobertura muy importantes. (Así, por ejemplo, para indemnizar el siniestro total de un vehículo algunas compañías lo hacen con arreglo al precio de lo que en su día costó el coche de nuevo; otras de acuerdo con el precio de nuevo actualizado, y otras con el valor por matrícula del coche usado).

4 Pague de inmediato la prima y exija el correspondiente recibo expedido por la compañía aseguradora. Recuerde que el primer requisito para estar asegurado es estar al corriente de pago. En materia de seguros no vale el “ya te pagaré”.

5 Revise anualmente las coberturas de su póliza, especialmente si contrata un seguro “a todo riesgo”. Recuerde que cada año el valor de su automóvil se deprecia y podría ocurrir que a lo largo de los años Vd. esté pagando más prima que la indemnización que pueda corresponderle en caso de siniestro total.

Y si tiene alguna duda consulte con AEA.

Inspecciones técnicas y siniestros

Los vehículos que, como consecuencia de un accidente, sufran un daño importante en los sistemas de dirección, suspensión, frenos, transmisión, o que afecten a su estructura, deben ser sometidos a una inspección técnica en la que se dictamine su aptitud para poder volver a circular.

A estos efectos los agentes de tráfico que hayan elaborado el atestado del accidente serán los encargados de proponer la inspección del vehículo y para



ello deberán intervenir el permiso de circulación del vehículo que será devuelto una vez éste haya sido reparado y superado las pruebas técnicas con resultados favorables.

Acreditar la ITV

Todos los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica deberán colocar en lugar visible del parabrisas el correspondiente distintivo acreditativo. Igualmente los conductores deberán llevar el último informe de la inspección en el vehículo, que deberá exhibirse ante los agentes que lo soliciten.

PLAZOS PARA LA INSPECCIÓN

MOTOCICLETAS

Antigüedad
Hasta 4 años..... Exento
Mas de 4 años..... Cada 2 años

TURISMOS

Antigüedad
Hasta 4 años..... Exento
De 4 a 10 años..... Cada 2 años
Más de 10 años..... Cada año

La Antigüedad del vehículo se computará desde la fecha de matriculación que conste en el permiso de circulación, o desde la primera matriculación, caso de vehículos de subasta o extranjeros.

Inseguros por falta de ITV



La mayoría de las pólizas de seguros del automóvil excluyen de la cobertura los daños causados por vehículos que incumplen las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo como, por ejemplo, no pasar la ITV.

No obstante, esta exclusión no afectaría a los terceros perjudicados, a los que las aseguradoras tendrán que indemnizar siempre.

Las aseguradoras suelen excluir los daños causados por vehículos no inspeccionados

CANJE DE PERMISOS DE CONDUCIR

Peligra el acuerdo entre Bolivia y España

El acuerdo de Bolivia y España para el reconocimiento recíproco de los permisos de conducir peligrará por el envío de documentos falsos desde este país latinoamericano.

El ministro de Exteriores boliviano, David Choquehuanca, ha denunciado que "en los últimos tiempos han estado mandando documentos falsificados", lo que ha llevado a España a revisar el beneficio otorgado a los emigrantes.

Según el jefe de la Unidad de Tránsito de Santa Cruz, coronel Ramiro Álvarez, esas licencias falsas se pueden adquirir por entre 300 y 400 euros.

El acuerdo bilateral sobre permisos de conducir, vigente desde hace tres años, permite que los bolivianos residentes en España puedan validar sus licencias y viceversa sin necesidad de presentarse a un nuevo examen.



EN 2009:

Tráfico canjeó 151.631 carnés

Durante el año pasado, 151.631 conductores extranjeros canjearon sus permisos de conducción por uno español sin tener que realizar ninguna clase de prueba, ni teórica ni práctica. Lo han podido hacer gracias a los convenios bilaterales establecidos entre España y numerosos países.

¡Ayúdenos a servirle más eficazmente!

Muy importante

Siempre que nos envíe alguna multa por fax o por correo, no olvide indicar:

- * Su n.º de Socio
- * Fecha en la que ha recibido la notificación
- * Si ha sido certificada u ordinaria
- * Si ha recibido notificaciones anteriores

(En caso de haber cambiado de domicilio, indiquenos los datos del nuevo)



Por favor

Confirme siempre la correcta recepción de su envío.

Teléfono: 915.594.940 Fax: 915.592.757

Correo electrónico: info@aeclub.com

Dirección: C/ Ruiz de Alarcón, 13 -2 -28014 MADRID

MULTAS DE TRÁFICO POR INTERNET

La Dirección Electrónica Vial (DEV) sustituye al domicilio postal a la hora de recibir multas de tráfico. Es obligatoria para las empresas que matriculen vehículos y voluntaria para los particulares.

El pasado 24 de noviembre entró en vigor la última fase de la nueva Ley de Seguridad Vial que incorpora como novedad la sustitución del domicilio físico de notificaciones por el electrónico (**Dirección Electrónica Vial (DEV)**).

Se trata de una web donde las diferentes administraciones con competencia sancionadora en materia de tráfico depositarán las notificaciones del procedimiento sancionador y desde donde se generarán avisos al correo electrónico personal y/o teléfono móvil.

En el caso de las administraciones locales, tienen de plazo hasta el 24 de mayo de 2012 para adaptar sus procedimientos y realizar las notificaciones por medios telemáticos, de modo que durante ese tiempo los titulares de vehículos, aunque tengan asignada una DEV, podrán seguir recibiendo en su domicilio notificaciones de multas.

La asignación de esta nueva DEV será **automática** para todas aquellas personas jurídicas **-empresas-** que matriculen nuevos vehículos a su nombre, de modo que las sanciones dejarán de notificarse en formato papel para hacerlo en formato electrónico.

En el caso de las personas físicas **-particulares-**, la obtención de la DEV es **voluntaria**, por lo que aquellos conductores que no deseen tenerla seguirán recibiendo las notificaciones en su domicilio postal.

EL TESTRA SUSTITUYE A LOS BOLETINES

Otra de las novedades que entró en vigor el pasado 24 de noviembre es el **Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)**, una web que sustituye a los Boletines Oficiales de la Provincia y en donde se publicarán las notificaciones que no se han podido realizar en la DEV o en los domicilios postales de los interesados.

Desde esa fecha, las notificaciones provenientes de la DGT y de los órganos de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico (Cataluña y País Vasco) se realizarán en el TESTRA.

Las administraciones locales con competencia en dicha materia, se incorporarán progresivamente, en función de la disponibilidad de sus medios técnicos. No obstante, la ley establece el 24 de mayo de 2012 como fecha tope para adaptarse al nuevo sistema de notificaciones.



DEV

¿QUÉ ES LA DEV?

Es una Dirección Electrónica Habilitada para la recepción de notificaciones electrónicas administrativas de carácter vial.

¿CÓMO ME SUSCRIBO?

Rellenando un formulario electrónico. Para darse de alta en el sistema es necesario disponer de DNI electrónico o de certificado digital.

¿A QUÉ ME SUSCRIBO?

Darse de alta implica obligatoriamente el alta para recibir las notificaciones de procedimiento sancionador. También puede elegir darse de alta en otros procedimientos voluntarios: recibir avisos y comunicaciones sobre puntos, caducidad de permiso de conducir, de ITV, de seguro, etc.

¿QUÉ PLAZO TENGO PARA LEER UNA NOTIFICACIÓN?

Desde el momento en el que un mensaje se pone a su disposición en su mail, usted dispone de 10 días naturales para leerlo. Si no abre el correo en ese plazo la notificación se considerará rechazada y se generará un acuse automático de dicha notificación.

TESTRA

¿QUÉ ES EL TESTRA?

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico es un tablón electrónico que le permite consultar las notificaciones por sanciones de Tráfico que no hayan podido practicarse en el domicilio del interesado o en la Dirección Electrónica Vial.

¿CÓMO SE CONSULTA?

Sin necesidad de certificado digital ni de DNI electrónico puede consultar los edictos publicados en el TESTRA. Le mostrará si tiene edictos publicados, y toda la información relativa: qué administración ha ordenado la publicación, por qué infracción, qué plazos tiene para defenderse, etc.

¿EN QUÉ ESTADO PUEDE ENCONTRARSE UNA PUBLICACIÓN?

-**Vigente**, significa que se está en el plazo de veinte días naturales para alegar, pedir pruebas, pagar, o en el plazo de un mes para interponer recurso de reposición.

-**No vigente**, cuando la publicación sigue estando visible pero ya ha transcurrido el plazo legal para alegar o para recurrir.



AEA DENUNCIA:

La primera multa publicada en el TESTRA es "ilegal"

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha denunciado que la primera notificación que realizó Tráfico a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), es "ilegal".

Según **AEA**, la notificación se refiere a una persona multada con 1.500 euros por no tener seguro obligatorio en abril de 2010, antes de que entrara en vigor la reforma de la Ley de Tráfico y, por tanto, la notificación debería haberse publicado en el Boletín Oficial de la Provincia en lugar de en el TESTRA, tal y como establecía la ley de Tráfico vigente en el momento de la infracción.



¡SÚBETE A LA BICI!

Tráfico regulará la circulación de bicicletas en las ciudades

La normativa pretende homogeneizar las ordenanzas municipales para evitar así la confrontación entre automovilistas y peatones con ciclistas.

La Dirección General de Tráfico (DGT) regulará la circulación de las bicicletas en las ciudades para evitar los problemas de convivencia que el aumento de estos vehículos provoca en el tránsito y creará unas normas de convivencia generales para todo el estado.

Un ejemplo de estos conflictos lo recoge el barómetro anual de la bicicleta en Cataluña: sólo un 26% de los ciclistas catalanes circula siempre por la calzada debido al peligro generado por el tráfico y una quinta parte de los usuarios circula en exclusiva por las aceras por temor a ser atropellados.

Para regular situaciones como esta, que generan conflictos con los peatones y demás vehículos, Tráfico tiene previsto incorporar un apartado en el Código de Circulación dedicado a las bicicletas que regule su uso en la vía pública, sobre todo en las ciudades, y que podría ir desde los tamaños de los carriles bici, el uso de casco en menores, su presencia en las aceras o la exigencia de seguro.



De momento, Tráfico no está pensando en la posibilidad de crear un carnet especial o la obligatoriedad de matricular las bicis ni que el casco sea un elemento obligatorio.

2,5 MILLONES DE CICLISTAS

Según el Barómetro Anual de la Bicicleta en España 2,5 millones de ciudadanos utilizan a diario la bicicleta. El perfil del usuario de la bici es un hombre joven, con un nivel de estudios medio-alto y ocupado o estudiante.

Respecto al cumplimiento de la normativa, la mayoría de los ciclistas dice respetar el sentido de la vía por la que circula y parar si el semáforo está en rojo, aunque el grado de cumplimiento disminuye cuando se trata del uso de las luces cuando falta visibilidad y el uso del casco por vía interurbana.

PEDALEANDO POR BARCELONA

La bicicleta se ha convertido en Barcelona en un modo más de desplazamiento cotidiano.

CARRIL BICI

En la actualidad hay 177 kilómetros de carril bici y ronda verde y 21.974 plazas para estacionarlas.

DESPLAZAMIENTOS

Cada día se producen 102.845 desplazamientos en bicicletas.

DENUNCIAS

Desde la entrada en vigor de la normativa de circulación de la bicicleta, en septiembre de 2008, el consistorio ha puesto cerca de 7.600 multas, la mayoría por no respetar el semáforo en rojo o circular por aceras donde están vetadas las dos ruedas.



ROBOS

Al 31% de los ciclistas le han robado alguna vez la bici.

REGISTRO

En Barcelona existe un registro de bicicletas que puede facilitar su recuperación en caso de robo.

RESPECTO AL PEATÓN

Según el Barómetro Anual de la Bicicleta de Cataluña, un 44% de los encuestados opina que los usuarios de este vehículo no son respetuosos con los peatones.



VÍCTIMAS DE LA BICICLETA

Solamente, el año pasado se produjeron 2.181 víctimas ocupantes de bicicleta en zona urbana, de los cuales, 13 fallecieron, 221 resultaron heridos graves y 1.947 heridos leves.

La colisión frontolateral con otro vehículo fue el tipo de accidente mayoritario de los usuarios de bicicleta con el 48% del total.

VÍCTIMAS OCUPANTES DE BICICLETA

AÑO	CARRETERA			ZONA URBANA		
	HERIDOS	MUERTOS	TOTAL	HERIDOS	MUERTOS	TOTAL
2003	771	63	834	1352	15	1367
2004	829	68	897	1481	21	1502
2005	743	59	802	1458	23	1481
2006	926	55	981	1440	20	1460
2007	995	67	1062	1573	22	1595
2008	921	43	964	1881	11	1892
2009	1094	43	1137	2168	13	2181

Las bicicletas podrán circular por las aceras siempre que exista un espacio señalizado

El Tribunal Supremo (TS) ha declarado conforme a derecho la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas del Ayuntamiento de Sevilla que permite a las bicicletas circular por las aceras siempre que exista un espacio señalizado.

El Supremo ha anulado así la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) que declaró nulos el anexo y varios artículos de la ordenanza al considerar que infringían la Ley de Tráfico.

El TSJA consideró que el anexo de la Ordenanza que define los "itinerarios ciclistas señalizados en zonas peatonales" (Ver cuadro), era nulo al desvirtuar la definición de zona peatonal de la Ley de Tráfico que define esta zona como "parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones" y no vehículos.

Sin embargo, el TS señala



que esta premisa de la que partió el TSJA es "errónea", ya que esta disposición se adopta "en atención a los cambios que se han producido en la ciudad en materia de movilidad con la ejecución de las vías ciclistas" y "tuvo por finalidad evitar las posibles fricciones que pudieran producirse entre usuarios de los carri-

les bici y peatones, delimitando así los derechos y obligaciones de ambos".

El Supremo considera que, de esta forma, "al acotar un espacio lateral o parte de las aceras que antes era del exclusivo uso de los peatones para que puedan circular por un nuevo pasillo las bicicletas, no se conculcó con esta delimitación la zona peatonal, pues, aunque pueda quedar un poco reducida, en modo alguna significa que se deba compartir el paso de los peatones y el de los ciclistas, ya que para ello, se establece en los artículos anulados una zona específica para el carril-bici, que por ello, necesariamente deja de ser peatonal".

¿Por dónde circulamos?

La Ley de Seguridad Vial en su Anexo I define:

ACERA: Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

ZONA PEATONAL: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

VÍA CICLISTA: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

CARRIL-BICI: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

CARRIL BICI PROTEGIDO: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

ACERA BICI: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

PISTA BICI: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

SENDA CICLABLE: Vía para peatones y ciclos segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

ARTÍCULOS DE LA ORDENANZA QUE VUELVEN A TENER VIGENCIA

ARTÍCULO 16

Se consideran zonas peatonales aquellas en las que existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos.

ARTÍCULO 43

Las bicicletas pueden amarrarse a árboles o elementos del mobiliario urbano siempre que no se perjudique la salud del árbol o se entorpezca el tránsito.

ARTÍCULO 40

La circulación en bicicleta por los itinerarios marcados deberá realizarse dentro de las bandas señalizadas, si las hubiere, manteniendo una velocidad moderada por debajo de 10 km/h y respetando la prioridad de paso de los peatones.

ARTÍCULO 44

Las bicicletas podrán arrastrar remolques o semirremolques.

ARTÍCULO 48

Las bicicletas se estacionarán en espacios acondicionados o en otros lugares que no obstaculicen el tránsito.

ARTÍCULO 41

Salvo prohibición expresa se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y paseos, y en sentido contrario en viales de un solo sentido de circulación, siempre que lo autorice el Ayuntamiento.

ANEXO

Define los "itinerarios ciclistas señalizados en zonas peatonales" como espacios acondicionados para la circulación de bicicletas en una zona peatonal y que deben disponer de señalización horizontal o vertical, o ambos. Tiene preferencia el peatón.

Cuatro de cada mil vecinos van al trabajo en bici



Cuatro de cada mil vecinos de la ciudad de Madrid van al trabajo o a su centro educativo en bicicleta, según los datos dados a conocer en la mesa redonda "La bicicleta en Madrid, ¿una asignatura pendiente?", organizada por el periódico digital Madridiario y en la que participó **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**.

En la actualidad, en Madrid hay 260 kilómetros de carril bici de los 575 comprometidos hasta 2016 por el Plan Director de Movilidad Ciclista y 900 aparcamientos.

Durante su participación, **AEA** criticó que muchos defensores de este transporte limpio buscan la confrontación con automovilistas y peatones y propuso la creación de una carnet para poder montar en bicicleta.

Además, **AEA** se preguntó con qué dinero se van a pagar los 103 millones de euros que cuestan las vías ciclistas que quedan por construir y sugirió que los conductores paguen sus infraestructuras a través de impuestos, como el de matriculación.

NUEVA ORDENANZA

El Ayuntamiento de Madrid estrenará en los próximos meses una ordenanza de movilidad para bicicletas que permitirá a los ciclistas circular por el centro del carril derecho y acceder, con limitaciones, a zonas peatonales, adaptándose a la velocidad de los viandantes en calles de preferencia peatonal.

EN LA UNIÓN EUROPEA:

Descienden las emisiones de los coches nuevos

Las emisiones de CO2 de los nuevos coches vendidos en Europa durante 2009 registraron una caída media del 5,1% respecto al año anterior, la mayor desde que en el año 2000 comenzó a analizarse ese aspecto.

Según la Comisión Europea (CE), esos datos muestran que la industria del automóvil va por el "camino correcto" para cumplir el objetivo de reducir las emisiones de los coches nuevos a 130 gramos por kilómetro en 2015.

En 2009, las emisiones medias de los nuevos coches fueron de 145,7 gramos por kilómetro.

Las emisiones cayeron debido a una combinación de la crisis económica, los programas de renovación que introdujeron algunos gobiernos para impulsar la compra de coches nuevos y a un cambio en los patrones de compra que favoreció a los vehículos más ecológicos.

La flota de vehículos ecológicos del Estado no llega al 50 por ciento

La flota de vehículos ecológicos del Parque Móvil del Estado, es decir, aquellos que utilizan biodiésel 30%, bioetanol E85 o se trata de vehículos híbridos, está integrada por un total de 431 unidades, lo que representa sólo un 44,94% de la flota.

Según una contestación que el Gobierno ha dado al portavoz de Energía del Partido Popular en el Congreso, Antonio Erías Rey, de estos vehículos, 423 consumen biocombustibles (283 biodiésel 30% y 140 bioetanol E85), lo que supone un 44,11% de la flota.

No obstante, el Gobierno destaca que la mayoría de los vehículos del organismo (el 98,85%) usan biocombustibles en mayor o menor medida, ya que casi todos los vehículos de gasolina repostan bioetanol al 10%.

Hasta el pasado 2 de septiembre, el Parque Móvil del Estado disponía de un total de 959 vehículos en servicio.

Biocarburantes

Además, el consumo de biocarburantes registrado en el mes de junio de 2010, respecto del total de combustible consumido por los vehículos del Parque Móvil del Estado, fue del 24,86%.



DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL DEL ESTADO

COMBUSTIBLE	NÚMERO	% DE LA FLOTA
BIODIÉSEL 30%	283	29,51
BIOETANOL E85	140	14,60
BIOETANOL E10 (*)	525	54,74
GASOLINA	11	1,15
TOTAL	959	100

* Incluye 8 vehículos híbridos

El objetivo marcado por el Gobierno de consumir un 20% de biocarburantes antes de 2010, fue alcanzado en el mes de marzo de 2009 con un consumo de un 20,21%, situándose

en el mes de diciembre del mismo año en un 24,51%. El próximo reto es elevar ese porcentaje al 38%, lo que debe hacerse antes de que termine 2012.

COMUNIDAD DE MADRID

El pago del impuesto de transmisiones se podrá acreditar por internet

A partir del mes de enero de 2011, los madrileños podrán solicitar telemáticamente el certificado de abono del Impuesto de Transmisiones de Vehículos a la Comunidad de Madrid, de forma que se ahorrarán el desplazamiento hasta la Dirección General de Tributos para acreditar el pago y poder presentar toda la documentación exigida para realizar el cambio de titularidad de un vehículo en las Jefaturas de Tráfico de Madrid y Alcorcón.

Adiós a los postes de ayuda en carretera

Una parte de los 5.400 postes de socorro situados en los arcenes de las carreteras españolas se retirarán de forma progresiva en los próximos tres años. No se eliminarán los que se encuentran en túneles y zonas de baja cobertura telefónica, según ha anunciado el director general de Tráfico, Pere Navarro.

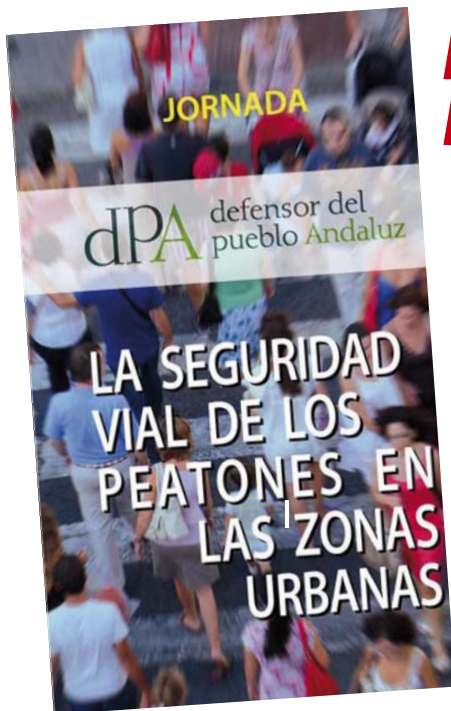
Estos postes SOS se empezaron a colocar en la década de los 80 en las carreteras para atender las incidencias que pudieran producirse pero con la aparición de los móviles su uso ha bajado de forma exponencial.

Del año 2000 al 2009, su uso ha descendido en un 80%, al pasar de 53.000 a 11.000 asistencias, y su mantenimiento supone un coste superior a los dos millones de euros anuales.

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha considerado "justificada" la retirada de los postes de ayuda en la carretera,



pero se ha mostrado contraria a la combinación de esta medida con la eliminación de la gratuidad del teléfono de información y auxilio anunciada también por Tráfico "ya que podría afectar a la seguridad vial en el caso de que alguien por no pagar una simple llamada de teléfono o por no tener saldo no pueda avisar a los servicios de emergencia".



AEA colabora con el Defensor del Pueblo Andaluz en la protección de los peatones

Fiscales de Seguridad Vial de Andalucía, y en la que **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** tuvo una destacada participación.

En ella fueron objeto de una especial consideración y análisis las causas de los accidentes en los que están implicados peatones y se propusieron medidas adecuadas para mejorar su seguridad vial en nuestras ciudades.

Durante el desarrollo de la Jornada se llegaron a las siguientes conclusiones:

1. No existe una conciencia social clara del riesgo del tráfico rodado en nuestras ciudades y pueblos en términos de seguridad vial. Riesgo que se manifiesta en el hecho de que de los 127.680 accidentes con víctimas que se producen en nuestro país el año pasado, 62.622 tuvieron lugar en zonas urbanas.

2. Se deben potenciar las campañas dirigidas a concienciar del riesgo que, para peatones y ciclistas, conlleva el tráfico en el espacio urbano.



3. Estas campañas deben tener una singular incidencia en las personas menores y la población mayor.

4. Los objetivos del carné por puntos son disminuir la siniestralidad y el número de infracciones que se cometen tanto en carretera como zonas urbanas. Por ello, preocupa que la inmensa mayoría de los municipios españoles y andaluces no están conectados telemáticamente con la DGT para aplicar el carné por puntos.

5. Los municipios en los que existe una cierta entidad del tráfico rodado deben realizar una evaluación sobre la seguridad de los espacios destinados al tránsito peatonal, con objeto de señalar las disfuncionalidades de los itinerarios peatonales.

6. Los municipios deben contar con programas de revisión y mantenimiento de la señalización existente. En nuestras ciudades existen centenares de señales verticales, horizontales, lumínicas, etc. que no cumplen las exigencias técnicas y, en ocasiones, resultan desfasadas e incluso contradictorias.

7. Las autoridades deben sancionar las conductas negligentes o imprudentes de los peatones infractores, sin perjuicio de la responsabilidad de los conductores de vehículos de motor.

8. La apuesta por una mejora de la seguridad vial de los peatones pasa por realizar planes de movilidad que tengan por objeto un uso más equilibrado de los medios de transportes, disminuyendo el uso del transporte privado, al mismo tiempo que se potencian los transportes públicos, los vehículos alternativos a los de combustión interna (la bicicleta y el coche eléctrico) y el espacio peatonal.

El pasado 17 de noviembre se celebró en Málaga la Jornada sobre la “**La Seguridad Vial de los Peatones en las Zonas Urbanas**” organizada por La Oficina del Defensor del Pueblo Andaluz y la Red de

EN 2009

Tres de cada cuatro peatones atropellados en ciudad cruzaba la vía correctamente

El 75% de los 9.491 peatones atropellados en ciudad el año pasado cruzaba la vía correctamente, y sólo el 25% restante fue arrollado por no respetar un semáforo, no utilizar los pasos de cebra o caminar por la calzada.

Así lo revela el Anuario Estadístico de Accidentes de la Dirección General de Tráfico (DGT) correspondiente a 2009, año en el que 470 peatones murieron atropellados, 244 de ellos en zona urbana, 201 en la carretera y 25 en travesías.

De los 244 peatones muertos en ciudad, 14 no respetaron un semáforo, 21 no utilizaron un paso de peatones, 25 cruzaron o irrumpieron en la vía de forma incorrecta y otros cuatro fueron atropellados cuando caminaban por la calzada.

Sin embargo, la inmensa mayoría (164) murieron atropellados cuando atravesaban correctamente la calzada, e incluso diez fueron arrollados mortalmente cuando estaban sobre la acera.

Por contra, la proporción se invierte en los atropellos en carretera, en los que la gran mayoría de los peatones fa-



EN ANDALUCÍA

Hasta el 29 de noviembre de este año, 27 peatones han fallecido y otros 32 han resultado heridos de diversa consideración después de ser atropellados por vehículos en los núcleos urbanos y carreteras andaluzas.

llecidos (149) perdió la vida en alguna situación de riesgo.

Así, de los fallecidos en vías interurbanas, 97 personas murieron por cruzar la vía de forma indebida y 30 por caminar por la calzada.

EN FRANCIA:

Los medicamentos causan el 3% de los accidentes



Los fármacos con receta son los responsables de más del 3% de los accidentes de tráfico en Francia, según un estudio realizado por la Universidad Victor Segalen con los datos de 72.685 conductores que sufrieron una lesión en un accidente entre julio de 2005 y mayo de 2008.

En Francia, la influencia de los fármacos en la conducción se clasifica según cuatro niveles de riesgo: desde el 0, que significa "sin riesgo"; hasta el 3, que implica "gran peligro".

Así, los investigadores comprobaron que aquellos que consumían medicamentos de los niveles 2 ó 3 eran más propensos a tener la responsabilidad de los choques.

En concreto, la proporción de colisiones atribuible al uso de fármacos de nivel 2 y 3 fue del 3,3%.

PARA LAS ALCOHOLEMIAS GRAVES:

Bélgica quiera implantar el alcolock



Las autoridades belgas aplicarán antes de fin de año la obligación de que los conductores condenados por conducir ebrios instalen en sus vehículos un dispositivo que impide su arranque si el conductor ha consumido alcohol.

El alcolock es un aparato que obliga a los conductores a dar un resultado negativo en el test de alcoholemia que deben realizar cada vez que quieran poner en marcha su automóvil. Este dispositivo detecta el aire espirado y puede impedir que

el vehículo arranque.

La ley se aprobó en Bélgica en julio del año pasado y ahora se está ultimando la promulgación práctica de las modalidades de aplicación, algo que tendrá lugar antes de finales de año.

El objetivo es que el dispositivo sea instalado por los conductores que hayan sido condenados por conducir ebrios, quienes además deberán sufragar la instalación en sus vehículos del mecanismo (entre los 1.000 y 2.000 euros).

EN RUSIA:

Aumenta la mortalidad vial infantil



La mortalidad infantil en las carreteras rusas ha aumentado un 3,4%, al fallecer entre enero y octubre de este año 757 niños y adolescentes, de los cuales 395 eran pasajeros, según los datos del Departamento de Inspección Técnica de Vehículos de Rusia.

A esta cifra hay que sumar más de 16.000 menores que resultaron heridos en este tipo de siniestros.

Un alto porcentaje de estas muertes se debe a la ausencia de medidas de seguridad en los vehículos, como asientos infantiles, o a imprudencias de los padres por ignorar las normativas de seguridad elementales.

EN CAMBOYA:

Detienen el cadáver de una vaca que causó un accidente



El cadáver de una vaca que provocó un accidente de tráfico en Camboya fue "detenido" durante varias horas en una comisaría policial para intentar sin éxito atraer al dueño.

La policía esperaba que el propietario apareciera para indemnizar a los dos conductores siniestrados por culpa de su animal, pero no apareció.

Intenta vender a su bebé para comprar un coche

Una mujer de Estados Unidos ha sido arrestada por presuntamente negociar la venta a su hijo de ocho semanas para recibir 10.000 dólares que destinaría a la compra de su nuevo coche, un Dodge Intrepid de segunda mano.

La abuela del bebé, que también fue detenida, fue la responsable de negociar el acuerdo, pidiendo inicialmente 75.000 dólares por el crío. Oferta que, según declara el Departamento de Policía de Florida, tuvo que rebajar a los 30.000 dólares, cuando le informaron de que el posible comprador tenía problemas para obtener el préstamo bancario.

Se disfraza de test de alcoholemia y le detienen por ir borracho



Cuando un conductor ebrio fue detenido por hacer una maniobra peligrosa en Lincoln, Nebraska (EE.UU.), no fue su aliento lo que le delató.

Tampoco las botellas de vodka vacías dentro de su coche. Se descubrió cuando al bajar del vehículo mostró que iba disfrazado de test de alcoholemia.

Estaba borracho y dio una tasa de 0,8 de alcohol en sangre.

POR ATROPELLAR A UNA ANCIANA CON SU BICI

Una niña de cuatro años será juzgada



Un juez de Nueva York ha admitido que pueda ser juzgada una niña que cuando tenía cuatro años atropelló con su bicicleta a una anciana, que sufrió una fractura de cadera.

El juez del condado de King en el Estado de Nueva York, Paul Wooten considera que no hay evidencias de que un niño de esa edad no pueda darse cuenta "del peligro de atropellar con su bicicleta a una mujer de avanzada edad".

TELE-CONSULTA
AUTOMOVILÍSTICA

AEA



Servicio exclusivo para los Socios, para dar respuesta inmediata a sus consultas relacionadas con el uso del automóvil

A través del teléfono

91 559 49 40

Vd. podrá formular cualquier consulta sobre multas, accidentes, garantías de fabricantes, etc

**OFICINAS AEA
EN MADRID**



Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014 MADRID

Fax: 91 559 27 57

E-mail: info@aeaclub.com

www.aeaclub.org

Invite a sus familiares y amigos a inscribirse en AEA

"Los jóvenes y la seguridad vial: entre la prevención y la legislación"

AEA protagonista de la mesa redonda organizada por el diario LA RAZÓN sobre la accidentalidad de los jóvenes

Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los jóvenes, aunque es un sector de la población entre el que la tasa de siniestralidad se ha reducido de forma significativa en los últimos años.

Las claves para reducir la siniestralidad entre los jóvenes están en la educación desde la infancia, en la mejora de la formación, en la realización de campañas preventivas y en el empleo de más recursos para combatir esta lacra.

Además, es necesario que se eliminen los puntos negros de las carreteras, que se mejore la señalización y que no se baje la guardia en la lucha contra la accidentalidad.

Éstas son las principales conclusiones de la mesa redonda organizada el pasado 18 de noviembre en el diario La Razón, en la que participaron destacados expertos para hablar de «Los jóvenes y la seguridad vial: entre la prevención y la legislación». Entre los asistentes se encontraba Mario Arnaldo, **Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**.

El presidente de **AEA** se mostró partidario de **"impulsar medidas dirigidas más a la**



Participantes de la mesa redonda: de izquierda a derecha, Diego Azua (RACE), Rocio Ruiz (La Razón) Elena de la Pena (Asociación Española de la Carretera), Lorenzo Cooklin (Mutua Madrileña), Carmen Bieger (Antena3), Mario Arnaldo (Automovilistas Europeos Asociados), Antonio Lucas (RACE). Abajo, Gustavo Almela (Asociación de lesionados medulares AESLEME).

prevención de la siniestralidad que a la constante modificación de la legislación". Para Arnaldo la seguridad vial debe ser **"una asignatura que esté presente en el currículum escolar, en las escuelas de conducción y en los cursos de perfeccionamiento posteriores".**

AEA:

"Las administraciones deben impulsar medidas dirigidas más a la prevención de accidentes que a la modificación de la legislación".

La DGT ha retirado 13 millones de puntos



millones de puntos.

Desde que entró en vigor el permiso por puntos, el 1 de julio de 2006, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha impuesto cerca de cuatro millones de sanciones firmes y ha retirado alrededor de trece

La mayoría de las sanciones son a hombres por exceso de velocidad, conducir sin cinturón o hacerlo con una tasa de alcohol superior a la permitida y hablar por el teléfono móvil.

Desciende el número de motoristas muertos



En los nueve primeros meses del año han fallecido en las carreteras españolas 186 motoristas, un 20,1% menos que en el mismo periodo del año

anterior, cuando hubo 233 víctimas mortales, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT)

En el año 2009 fallecieron en España 438 personas que viajaban en motocicleta, 113 en vías urbanas y 325 en carreteras.