

• Revista de Prensa •  
Del 26/04/2019 al 29/04/2019



# ÍNDICE

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

## NOTICIAS DE CNAE

1	29/04/2019	El Periódico de Catalunya, 58	Las autoescuelas piden acotar las apps de formación vial	Escrita
2	26/04/2019	Interempresas	Asepeyo y Fundación CNAE firman un acuerdo para mejorar la seguridad vial en el entorno laboral	Digital

## SECTOR

3	29/04/2019	El Economista Suplemento, 36-37	LA FIEBRE DEL PATINETE	Escrita
4	29/04/2019	La Voz de Galicia Monforte, 2	Esta calle está mal señalizada	Escrita
5	29/04/2019	El Norte de Castilla Palencia, 59	Los puntos negros de una siniestralidad laboral que va a más	Escrita
6	29/04/2019	El Periódico de Aragón, 56	Las autoescuelas piden acotar las apps de formación vial	Escrita
7	29/04/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 12	La seguridad vial no sólo depende de los conductores	Escrita
8	28/04/2019	La Voz de Galicia, 1,4	El carné de conducir ya no seduce a los jóvenes	Escrita
9	28/04/2019	El Norte de Castilla Salamanca, 37	¡Qué pena!	Escrita
10	28/04/2019	El Norte de Castilla Segovia, 37	Examen de conducir	Escrita
11	29/04/2019	Diario de León	León está entre las ciudades seguras en robos y accidentes de circulación	Digital
12	29/04/2019	noticiasempresa.com	Textia, ganadora de la V edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial de la Fundación Línea Directa	Digital
13	28/04/2019	El Periódico de Catalunya	Autoescuelas vs Apps	Digital
14	28/04/2019	La Voz de Galicia	El carné de conducir ya no se saca a los 18	Digital
15	26/04/2019	La Sexta	Trucos para ser mejor conductor que no te enseñaron en la autoescuela	Digital
16	26/04/2019	facilísimo.com	Otra mujer atropellada por un patinete eléctrico en Burgos	Digital

SECTOR EN TRANSFORMACIÓN

# Las autoescuelas piden acotar las 'apps' de formación vial

La DGT quiere incluir un mínimo de ocho horas de clase teórica presencial

Las 'start-ups' lamentan que Tráfico se plantee «frenar a los emprendedores»

LUIS BENAVIDES  
 BARCELONA

En España se expiden al año unos 750.000 permisos de conducir. Más del 97% de los aspirantes a conductores acuden a las autoescuelas para formarse de cara al examen teórico, y más del 99,9% lo hacen para formarse en la práctica. Son datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Confederación Nacional de Autoescuelas (Cnae). Con todo, el número de autoescuelas ha descendido por tercer año consecutivo. A finales del 2018 operaban 269 escuelas de formación vial menos que dos años antes, según Cnae. La aparición de apps para sacarse el carnet de conducir sin pisar un aula está transformando poco a poco el sector de las autoescuelas, que se resiste y plantea la necesidad de una formación presencial con profesionales.

Actualmente, los aspirantes a conductor pueden presentarse por libre al examen de conducir, si bien el solicitante debe cumplir varios requisitos, como designar quién será su acompañante durante el aprendizaje, que deberá ser titular de un permiso B de circulación, no haber sido condenado por hechos de tráfico y no haber sido autorizado para ser acompañante de otro aprendiz durante los 12 meses anteriores.

Asimismo, el solicitante deberá disponer de doble mando de freno y embrague y presentar la documentación necesaria a la Jefatura Provincial de Tráfico, entre otras condiciones. La confederación nacional de autoescuelas está en contra de estos adiestramientos caseros. «Quien se presenta por libre suele recibir clases de algún familiar o amigo, que no es profesor de formación vial, y lo más probable es que le transmita información dudosa o falsa y contribuya a que el conductor novel adquiera algún vicio en el manejo del vehículo», explica el presidente de la confederación, José Miguel Báez.

**UN BORRADOR DISCUTIDO** // Esto podría cambiar a partir del próximo 1 de julio, cuando la DGT prevé que entre en vigor una modificación del Reglamento General de Conductores que contempla, entre otras cosas, modificaciones en el sistema de formación vial y exámenes. El Ministerio



Concentración de vehículos de autoescuelas en la zona de prácticas de Montjuïc, en junio del 2017.

de Interior tiene encima de la mesa el borrador de un Real Decreto cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial y reducir así la accidentalidad. Uno de los puntos contempla ampliar los mínimos exigibles en la prueba incluyendo una formación teórica presencial obligatoria de ocho horas. Este curso versará principalmente sobre los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), los factores de riesgo (velocidad, alcohol, drogas), distracciones al volante (utilización del teléfono móvil) y el uso de sistemas de seguridad (casco, cinturón, sillita infantil).

La confederación nacional de autoescuelas, que agrupa a 58 asociaciones provinciales que dan servicio a unas 8.000 autoescuelas, valora positivamente esta iniciativa, si bien apuesta por un mínimo de 12 horas, el mismo tiempo que se exige para el curso de recuperación de seis puntos. El presidente de la confederación de autoescuelas sostiene que «no hay otro modo de que el alumno descubra las fatales consecuencias de la velocidad excesiva, de las distracciones y del consumo de alcohol o de sustancias estupefacientes ligado a la conducción». Báez es contundente: «no hay ningún programa que pueda sustituir la figura del profesor de autoescuela».

Medidas similares para implantar un número mínimo de clases de formación teórica presencial ya han sido adoptadas en el 80% de los países europeos, según la Cnae. «En España solo hay una formación teórica



La 'app' de Dribo, a punto para ser descargada en un teléfono móvil.

**«No hay ningún programa que pueda sustituir la figura del profesor», se queja la patronal del sector**

y práctica obligatoria en la autoescuela, de nueve horas, en el caso del permiso A, que permite conducir motos de gran potencia. Somos una anomalía», sostiene el presidente de la patronal de las autoescuelas.

**¿PROFES O TECNOLOGÍAS?** // Dribo es una de las aplicaciones para móviles que permite aprobar el carnet de conducir sin pisar un aula. Uno de sus fundadores, Enric Romero, considera que este decreto actualmente en borrador solo es una manera de «imponer una puerta de entrada» que favorece a las autoescuelas. «No es normal que te puedas sacar una carrera universitaria a distancia y en cambio tengas que ir a una escuela para sacarte el carnet de conducir», afir-

ma Romero, que también es miembro de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD), constituida en febrero para defender los derechos de sus estudiantes y proteger un espacio virtual de aprendizaje.

Las apps quieren transformar el sector, modernizarlo y sobre todo hacer más accesible la formación vial, pero la Cnae mantiene que «solo hay un tipo de autoescuela» y que «otros modelos no son autoescuelas». Báez, quien considera «inconcebible» que alguien pueda acceder al carnet siguiendo únicamente las indicaciones de una aplicación, desmiente que el sector se haya quedado anticuado: «Las autoescuelas españolas han asumido e incorporado las nuevas tecnologías. Hay apps que sirven para aprender las señales o para comprobar los conocimientos que va adquiriendo el alumno, por ejemplo. Pero el papel del profesor de autoescuela es clave».

**El creador de Dribo dice que el 98% de las personas que usan de manera correcta la 'app' pasan el examen**

La plataforma de autoescuelas digitales considera que las ocho horas de formación presencial, centradas en la concienciación, se podrían hacer con el mismo profesor que prepara al alumno para el examen práctico. «El reglamento plantea muchas dudas. Choca con el impulso al emprendimiento, con la agenda digital y el acceso a la educación. No tiene ningún sentido», asegura Romero.

**MÉTODO DISTINTO** // Romero explica que cuando decidieron crear Dribo «no existía una oferta adaptada a las necesidades de los jóvenes». Ya existían plataformas de test y de contenidos, pero su start-up ofrece una solución integral. No solo ofrecen una formación virtual sino que también disponen clases de conducción y se encargan de presentar todos los papeles necesarios para poder ir al examen. El precio por sacarse el teórico con Dribo (con dos intentos) son 150 euros, de los cuales 92,20 son tasas. «Durante el primer año nos centramos en trabajar la metodología, en dar con un método formativo que permita aprender más y de manera más autónoma», recuerda el cofundador de la app, quien asegura que el 98% de las personas que se han descargado la aplicación y siguen todos los pasos aprueban.

Dribo, una aplicación que acumula 70.000 descargas, dispone de ocho vehículos con doble mando de freno y embrague. Los aspirantes pueden consultar en su web si tienen un coche disponible cerca. En caso contrario, solo podrían sacarse la teórica. «Cubrimos zonas de examen en Barcelona, Santa Coloma, Badalona, Marresme y la primera corona metropolitana, y desde hace tres meses también tenemos Madrid», detalla Romero. Otras aplicaciones de formación vial similares son MiCarnet, Mi-teórico, Obikar, PracticaTest, Súper Express y Moving. ■

## Asepeyo y Fundación CNAE firman un acuerdo para mejorar la seguridad vial en el entorno laboral

original

Asepeyo y la Fundación CNAE han firmado un acuerdo para el impulso de la prevención de los riesgos derivados del tráfico, una de las causas más importantes de mortalidad en el trabajo. Ambas entidades tratarán de concienciar sobre la mejora de la seguridad vial y la importancia de una movilidad segura y sostenible.

El convenio, firmado por Constantino Perea Lobo, director territorial de Asepeyo, y José Miguel Báez Calvo, presidente de la Fundación CNAE, se formalizó en un acto en la sede de CNAE en Madrid.



Constantino Perea Lobo, director territorial de Asepeyo (izq.), y José Miguel Báez Calvo, presidente de la Fundación CNAE firmaron el acuerdo de colaboración.

En virtud de este acuerdo, ambas entidades promoverán la sensibilización como elemento principal de la prevención de los riesgos viales en los desplazamientos laborales.

Asepeyo y la Fundación CNAE organizarán jornadas de difusión y actos conjuntos sobre conducción segura, seguridad vial y movilidad sostenible, con la finalidad de concienciar a los conductores sobre la necesidad de adoptar actitudes seguras al volante y reducir el riesgo de los accidentes de tráfico.

# LA FIEBRE DEL PATINETE ELÉCTRICO LLEGA A ANDALUCÍA

Las grandes ciudades como Málaga y Sevilla han puesto ya en marcha nuevas normativas municipales para regular el uso de estos dispositivos que comienzan a llenar las calles

MARTA RAMOS



La fiebre de los patinetes eléctricos o vehículos de movilidad personal (VMP), ese nuevo medio de transporte rápido y ecológico, ha llegado con fuerza a Andalucía. Tras el éxito obtenido en las principales capitales del país, numerosas empresas de alquiler de estos dispositivos se han trasladado a la región para ofrecer sus servicios. Málaga y Sevilla son las ciudades donde más entidades de este tipo se han instalado, aunque ya han comenzado a expandirse también por el resto de capitales y por algunos municipios. En Málaga son ya ocho las empresas que ofrecen en alquiler sus patinetes eléctricos. La última en llegar ha sido Movo, entidad vinculada a Cabify, que se ha sumado a las otras siete ya instaladas en la ciudad: Voi, Lime, Tier, UFO, Eskay, Wind y Bird.

## Los ayuntamientos buscan soluciones

### ■ Normativas de consenso

En plena revolución contra el cambio climático ha irrumpido con fuerza en Andalucía este medio de transporte que no contamina y que ha puesto a prueba a los ayuntamientos que tendrán ahora que buscar normativas de consenso que garanticen la seguridad de todos los ciudadanos. Algunos han optado por prohibir su circulación por la calzada y otros, como Sevilla, tratan de impedir que transiten por las zonas peatonales, lo que está generando situaciones de confusión entre los usuarios.

### ■ Protestas en Granada

Numerosos usuarios de Vehículos de Movilidad Personal se concentraban este mes en la ciudad de la Alhambra para reclamar a la DGT un reglamento que les permita circular por la calzada y a los municipios que fijen la velocidad en 30 km/h.

### ■ Los usuarios piden un cambio

El presidente de la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada, Sergio Ruiz, explicaba en la concentración que reclaman tres aspectos fundamentales: un cambio de normativa para poder circular por la calzada en ciudades y vías interurbanas, que no se ilegalicen estos medios de transporte y que las ciudades apuesten por una velocidad máxima de 30 km/h.



En Málaga, el número de patinetes se ha multiplicado. ALEX ZEA

En conjunto, estas empresas de alquiler por minutos suman más de 1.500 patinetes repartidos por toda la ciudad y colocados por los usuarios en cualquier parte de la misma. En las últimas semanas, las aceras de la ciudad se han ido llenando de estos aparatos, dificultando el tránsito de los peatones y ensuciando la imagen pública. Una situación que tras numerosas quejas vecinales ha obligado al Ayuntamiento a regular de manera apresurada el uso de estos nuevos medios de transporte, para lo que ha publicado un bando municipal, previo a una ordenanza, que prohíbe su estacionamiento en las aceras bajo una sanción económica de 200 euros. Como alternativa, el consistorio ha habilitado puntos de estacionamiento especiales para estos dispositivos, con el fin de que no molesten a los viandantes.

Esta innovadora forma de desplazarse por las ciudades también ha llegado a Sevilla, donde varias empresas se han instalado ya para ofrecer sus servicios llenando las calles de patinete. Como en Málaga, la situación ha provocado conflictos entre usuarios de estos dispositivos, peatones y ciclistas, por lo que aquí el Ayuntamiento también se ha visto obligado a mover ficha.



Los usuarios quieren un cambio de normativa. ALEX ZEA

En el caso de Sevilla la principal problemática se centraba en la circulación de estos patinetes por las aceras y las zonas peatonales, por lo que el Ayuntamiento ha aprobado en pleno una normativa para su regulación que prohíbe expresamente que transiten por las zonas reservadas para los peatones, aunque sí podrán transitar por la calzada y carril bici.

La normativa, que ya entrará en vigor tras las elecciones municipales del próximo 26 de mayo, obligará además a los propietarios de estos vehículos a contar con una autorización municipal.

En Granada, donde las calles del centro histórico cuentan con importantes restricciones de tráfico, el patinete eléctrico se ha convertido en un medio de transporte idóneo para desplazarse por la ciudad, pero los usuarios se han topado también aquí con la ausencia de una normativa que regule su circulación. En Huelva, Jaén, Almería y Cádiz y Córdoba también han comenzado ya a verse las primeras empresas que operan con este tipo de patinete, cuya regulación aún se encuentra en un limbo legal, ya que ni la Ley de Seguridad Vial ni el Reglamento de Circulación contemplan su presencia en la vía pública.

EN DIRECTO CHEQUEO A LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD

## Esta calle está mal señalizada

*Agentes de la Policía Local aseguran que quedó desmantelada la brigada de tráfico que se ocupaba de todo el proceso*

XOSÉ CARREIRA TEXTO  
ALBERTO LÓPEZ FOTOS  
LUGO / LA VOZ

Los expertos en seguridad vial consideran que hay calles de Lugo mal señalizadas o confusas para los conductores. Un chequeo efectuado la pasada semana refleja que hay descuidos y, sobre todo, que más del noventa por ciento de las marcas horizontales están en muy malas condiciones, especialmente los pasos cebra que, en muchos casos, se ven con dificultades.

La delegación de la Asociación Galega de Autoescuelas (AGADA Lugo) constata por sus asociados los problemas existentes y prevé solicitar su mejora. De hecho el colectivo, cuando se puso en marcha, informó de su existencia al Concello y ofreció su colaboración.

Policías locales también aprecian fallo; advierten de que no vienen buenos tiempos y que los conductores posiblemente han de arreglárselas como puedan. Varios agentes destacaron que la alcaldesa, que es la que controla la guardia municipal, «dismolvió por decreto» el gabinete de tráfico. Lo hizo después de que se jubilara el responsable. Ese departamento era el que recibía los informes de los agentes sobre posibles defectos o mejoras y luego procedía con las señales. A partir de ahora, según contaron algunos agentes, quienes deciden son otros funcionarios municipales que nada tienen que ver con la policía.

Salvo la señalización horizontal, que es muy deficiente, la vertical no presenta grandes problemas. Los expertos detectan fallos que pasan inadvertidos para la mayoría de los conductores. La información no es completa en varios cruces en los que no se informa adecuadamente del sentido de circulación que pueden seguir. A veces, las marcas horizontales no se complementan con las verticales, lo que da lugar a confusiones.

En la rúa do Freixo, en el Camiño Real, apuntó un especialista, hay una señal de prohibido parar y estacionar y diez metros más adelante otra de fin de prohibición, «pero, ojo, no termina la prohibición con la señal: sería necesaria una azul de permitido aparcar».



**Rúa Castelao.** Se puede girar hacia la izquierda, pero la señal no lo indica.



**Ronda Mercedes.** En este tramo no hay señal horizontal que informe sobre los sentidos de la circulación. A mayores, la horizontal no informa de que puede girarse hacia la derecha, que es el Paseo dos Estudiantes.



**Rúa do Freixo.** Los especialistas dicen que la señal del fondo debería ser la de permitido aparcar.



**Stop poco respetado.** El stop de acceso a la N-VI en As Saamasas, pocos lo respetan; podría ser un ceda. Arriba, la flecha no indica que se puede girar hacia Jacinto Calvo desde la rúa Galicia.



**Sin Salida.** Hay varias calles sin salida en la ciudad que no están señalizadas y que dejan en una situación incómoda a los conductores que lo desconocen. Esta, es una de ellas. Da a la Estrada da Granxa.



## Accidentes de trabajo 2012-2018

Los datos de 2018 son de avance, el resto son datos definitivos

	Accidentes TOTALES	Accidentes con baja	Accidentes sin baja	Accidentes mortales TOTALES	Accidentes mortales en jornada	Accidentes mortales in itinere
2012	1.167.369	471.223	696.146	564	452	112
2013	1.156.574	468.030	688.544	558	447	111
2014	1.189.123	491.099	698.024	580	467	113
2015	1.244.178	529.248	714.930	629	515	114
2016	1.299.632	566.235	733.397	629	496	133
2017	1.322.009	583.425	738.584	618	484	134
2018	1.333.002	602.316	730.686	652	506	146

Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social

:: R. C.

# Los 'puntos negros' de una siniestralidad laboral que va a más

El perfil mayoritario de las 652 víctimas mortales de 2018 es el de un varón que trabaja como transportista y sufre un accidente de tráfico

### Lucía Palacios

**MADRID.** Tenía 42 años y dos hijos y salió de su casa de Chiclana de la Frontera (Cádiz) para ir a trabajar, pero no volvió. Esa jornada fatídica del 17 de julio del año pasado falleció a los mandos de una carretilla elevadora. No tenía formación específica para ese puesto, ni ropa de protección adecuada, ni contrato, por lo que no cotizaba a la Seguridad Social ni generaba una pensión por ello. Por eso ni tan siquiera contó como uno más de los 506 accidentes de trabajo mortales que dejó 2018, después de quedar atrapado en el mecanismo de elevación de la máquina que manejaba. Pero recientemente su historia saltó a los medios después de que la Guardia Civil detuviera a los cuatro empresarios que le dieron ilegalmente trabajo y, además, para cubrirse las espaldas, le despojaron de su uniforme cuando lo llevaban moribundo camino del hospital para que no hubiera prueba del fraude. Fue una caída fortuita, mintieron.

Como él, son centenares de personas las que fallecen cada año durante el desempeño de un trabajo, una cifra que desde 2012 va en aumento, aunque lógicamente también es consecuencia de que, tras la crisis, el número de afiliados ha ido creciendo paulatinamente, aunque a un ritmo inferior: mientras que el empleo avanza en torno al 3%, el número de trabajadores fallecidos se incrementó un 5,5% el año pasado,

según datos extraídos del Ministerio de Trabajo. El índice de incidencia si mide el número de accidentes -en este caso mortales- por cada 100.000 empleados: aumentó en 2018 un 1% en el caso de los ocurridos durante la jornada de trabajo, mientras que 'in itinere' (los que se producen en el trayecto de casa al trabajo o viceversa) se mantuvo. La cuestión es que suman más de 3.600 trabajadores muertos en los

últimos siete años, y ayer, que se celebró el Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo, se realizaron diversos homenajes en su recuerdo.

¿Cómo eran esas víctimas? La inmensa mayoría son hombres (602 frente a 50 mujeres), que fallecieron en un accidente de tráfico, causa por la que ocurren casi cuatro de cada diez siniestros con resultado de muerte. Hasta el punto de que

en el último año se han disparado un 41%, algo que CC OO achaca a los recortes en el mantenimiento de las vías y señalización, la antigüedad de los vehículos industriales y a la generalización de sistemas de distribución de mercancías y servicios a domicilio. Las causas naturales, como infartos o derrames, son el segundo motivo. Y el tercero, como la víctima de Cádiz, por aplastamiento, aunque estas muertes han disminuido un 14%.

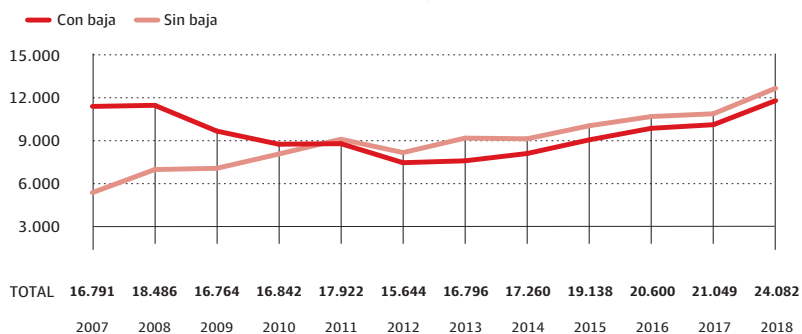
¿En qué trabajaban? El sector del transporte y almacenamiento, que está en pleno auge con la irrupción del comercio electrónico y las plataformas digitales dedicadas al reparto incluso de comida, es el que más víctimas mortales acumula en 2018: 114, seguido de cerca por la industria manufacturera (110), la construcción (98) y la agricultura y ganadería (85).

### Las enfermedades, al alza

Pero, además, el año pasado se registraron un total de 1,33 millones de accidentes de trabajo -152 cada hora-, de los cuales más de 602.000 causaron baja y, de éstos, 4.939 fueron graves aunque no mortales. Desde 2012 la siniestralidad laboral no ha dejado de crecer, tal y como denuncia CC OO en un informe publicado recientemente. El sindicato culpa de ello al cambio de paradigma en el sistema de relaciones laborales a raíz de la reforma de 2012, que se caracteriza por un aumento de la precariedad, por el deterioro de la negociación colectiva y por la debilidad del sistema preventivo español, así como a que las empresas no han mejorado sus niveles de seguridad. No obstante, cabe resaltar que pese a que el índice de incidencia se ha elevado un 12,8% en los accidentes en jornada y un 5,7% en los in itinere en los últimos seis años, en 2018 se mantiene prácticamente plano, con un mínimo descenso de dos décimas a la espera de conocer los datos definitivos, que suelen ser peores.

A su vez, lo que también ha aumentado es el número de enfermedades profesionales. Si se ciñe uno a las que han causado baja, en 2018 se registraron casi 11.400, lo que supone un alza del 12,5%, el mayor incremento de la última década, con lo que vuelve a situarse en los niveles previos a la crisis.

## Evolución de las enfermedades profesionales



Fuente: Observatorio de las Contingencias Profesionales de la Seguridad Social.

:: R. C.



sector en transformación

<<<<

# Las autoescuelas piden acotar las 'apps' de formación vial

La DGT quiere incluir un mínimo de ocho horas de formación teórica presencial obligatoria

Las 'start-ups' lamentan que Tráfico se plantee con las nuevas medidas «frenar a los emprendedores»

LUIS BENAVIDES  
eparagon@elperiodico.com.k  
BARCELONA

En España se expiden al año unos 750.000 permisos de conducir. Más del 97% de los aspirantes a conductores acuden a las autoescuelas para formarse de cara al examen teórico, y más del 99,9% lo hacen para formarse en la práctica. Son datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Confederación Nacional de Autoescuelas (Cnae). Con todo, el número de autoescuelas ha descendido por tercer año consecutivo. A finales del 2018 operaban 269 escuelas de formación vial menos que dos años antes, según Cnae. La aparición de apps para sacar el carnet de conducir sin pisar un aula está transformando poco a poco el sector de las autoescuelas, que se resiste y plantea la necesidad de una formación presencial con profesionales.

Actualmente, los aspirantes a conductor pueden presentarse por libre al examen de conducir, si bien el solicitante debe cumplir varios requisitos, como designar quién será su acompañante durante el aprendizaje, que deberá ser titular de un permiso B de circulación, no haber sido condenado por hechos de tráfico y no haber sido autorizado para ser acompañante de otro aprendiz durante los 12 meses anteriores. Asimismo, el solicitante deberá disponer de doble mando de freno y embrague y presentar la documentación necesaria a la Jefatura Provincial de Tráfico, entre otras condiciones. La confederación nacional de autoescuelas está en contra de estos adiestramientos caseros.

**UN BORRADOR DISCUTIDO** // «Quien se presenta por libre suele recibir clases de algún familiar o amigo, que no es profesor de formación vial, y lo más probable es que le transmita información dudosa o falsa y contribuya a que el conductor novel adquiera algún vicio en el manejo del vehículo», explica el presidente de la confederación, José Miguel Báez.

Esto podría cambiar a partir del próximo 1 de julio, cuando la DGT prevé que entre en vigor una modificación del Reglamento General de Conductores que contempla, entre otras cosas, mo-



► Concentración de vehículos de autoescuela contra la falta de examinadores, en el 2014.

dificaciones en el sistema de formación vial y exámenes. El Ministerio del Interior tiene encima de la mesa el borrador de un Real Decreto cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial y reducir así la accidentalidad. Uno de los puntos contempla ampliar los mínimos exigibles en la prueba incluyendo una formación teórica presencial obligatoria de ocho horas. Este curso versará principalmente sobre los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), los factores de riesgo (velocidad, alcohol, drogas), distracciones al volante (utilización del teléfono móvil) y el uso de sistemas de seguridad (casco, cinturón, sillita infantil).

La confederación nacional de autoescuelas, que agrupa a 58 asociaciones provinciales que dan servicio a unas 8.000 autoescuelas, valora positivamente esta iniciativa, si bien apuesta por un mínimo de 12 horas, el mismo tiempo que se exige para el curso de recuperación de seis puntos. El presidente de la confederación de autoescuelas sostiene que «no hay otro modo de que el alumno descubra las fatales consecuencias de la velocidad excesiva, de las distracciones y del consumo de alcohol o de sustancias estupefacientes ligado a la conducción». Báez es contundente:



► La 'app' de Dribo, a punto para ser descargada en un teléfono móvil.

«no hay ningún programa que pueda sustituir la figura del profesor de autoescuela».

Dribo es una de las aplicaciones para móviles que permite aprobar el carnet de conducir sin pisar un aula. Uno de sus fundadores, Enric Romero, considera que este decreto actualmente en borrador solo es una manera de «imponer una puerta de entrada» que favorece a las autoescuelas. «No es normal que te puedas

sacar una carrera universitaria a distancia y en cambio tengas que ir a una escuela para sacarte el carnet de conducir», afirma Romero, que también es miembro de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD), constituida en febrero para defender los derechos de sus estudiantes y proteger un espacio virtual de aprendizaje.

Las apps quieren transformar el sector, modernizarlo y sobre todo hacer más accesible la for-

mación vial, pero la Cnae mantiene que «solo hay un tipo de autoescuela» y que «otros modelos no son autoescuelas».

La plataforma de autoescuelas digitales considera que las ocho horas de formación presencial, centradas en la concienciación, se podrían hacer con el mismo profesor que prepara al alumno para el examen práctico. «El reglamento plantea muchas dudas. Choca con el impulso al emprendimiento, con la agenda digital y el acceso a la educación. No tiene ningún sentido», asegura Romero.

**FORMACIÓN VIRTUAL** // Romero explica que cuando decidieron crear Dribo «no existía una oferta adaptada a las necesidades de los jóvenes». Ya existían plataformas de test y de contenidos, pero su start-up ofrece una solución integral. No solo ofrecen una formación virtual sino que también disponen clases de conducción y se

**El creador de Dribo** dice que el 98% de la s personas que usan de manera correcta la 'app' pasan el examen

encargan de presentar todos los papeles necesarios para poder ir al examen. El precio por sacarse el teórico con Dribo (con dos intentos) son 150 euros, de los cuales 92,20 son tasas. «Durante el primer año nos centramos en trabajar la metodología, en dar con un método formativo que permita aprender más y de manera más autónoma», recuerda el cofundador de la app, quien asegura que el 98% de las personas que se han descargado la aplicación y siguen todos los pasos aprueban.

Dribo, una aplicación que acumula 70.000 descargas, dispone de ocho vehículos con doble mando de freno y embrague. Los aspirantes pueden consultar en su web si tienen un coche disponible cerca. En caso contrario, solo podrían sacarse la teórica.

Otras aplicaciones de formación vial similares, disponibles en el mercado, son MiCarnet, MiTeórico, Obikar, PracticaTest, Super Express y Moving. ≡

[ZOOM](#)[redaccioncr@diariolatribuna.com](mailto:redaccioncr@diariolatribuna.com)

FOTO: TOMÁS FERNÁNDEZ DE MOYA

## La seguridad vial no sólo depende de los conductores

Gran parte de los accidentes de tráfico que se producen en nuestras calles son culpa de los conductores, pero bien es cierto que muchos de ellos podrían evitarse si las calzadas contaran con un asfaltado en condiciones y, sobre todo, sin baches. Como se ve en esta imagen en la calle Argamasilla de Alba, más que un simple bache parece un pequeño socavón que puede hacer que un vehículo sufra un grave accidente sin el conductor no lo detecta a tiempo.

TRÁFICO 4

# El carné de conducir ya no seduce a los jóvenes

Los que llegan a la mayoría de edad prefieren un móvil de última generación antes que un coche

# El carné de conducir ya no se saca a los 18

La cifra de nuevos conductores ha caído un 30 % en diez años en Galicia. El coche ya no es un signo de identidad para las nuevas generaciones. Ha perdido atractivo, dicen los expertos

JOSÉ MANUEL PAN  
 REDACCIÓN / LA VOZ

Martín tiene 19 años. Y no le apetece sacarse el carné de conducir: «No lo necesito». Vive en Culleredo y dice que cuando tiene que desplazarse a la universidad, en A Coruña, coge el autobús. «Nunca tuve mucho interés por el coche, y además ahora tampoco me lo podría permitir», añade. Su amiga Isa, 18 años recién cumplidos, asiente con la cabeza. Tiene dos hermanos mayores «que sí estaban todo el día con el tema del carné, esperando a tener los 18», pero para ella «no es importante». No tiene problemas para desplazarse cuando lo necesita. Este año ya hizo dos viajes compartidos, con Blablacar, a Vigo y a Oviedo.

Son dos ejemplos, pero cualquiera puede encontrar en su entorno jóvenes para los que el carné de conducir no es interesante. Al menos, como lo era, por ejemplo, en los ochenta, cuando en las autoescuelas había colas de chicos recién llegados a la mayoría de edad. Eso ya no pasa, ni de lejos. En Galicia, la cifra de nuevos conductores con carné B (de turismo) ha caído alrededor de un 30 % en diez años. En el 2008 lo hicieron 35.000. En el 2018, poco más de 24.000 estrenaron carné, y fue la cifra más alta en siete años. Los expertos exponen varios motivos. Primero, la caída demográfica. En el 2008 había 209.000 gallegos de entre 18 y 24 años. Diez años después son 152.000 los jóvenes en ese grupo de edad. A esa evidente causa se suman motivos más relacionados con profundos cambios generacionales y con nuevas tendencias socioculturales.

A mediados de los ochenta tener coche, y por supuesto permiso de conducir, otorgaba independencia y, en algunos círculos, un cierto estatus social. Ya no sucede eso. «Hoy, los rapaces de 16 o 18 años tienen moitísimos más puntos de referencia que hai vinte ou trinta anos. Hai vinte anos ter un coche era un signo de distinción», analiza el antropólogo y sociólogo ourensano Manuel Mandianes. Argumenta que «a esas idades os rapaces aínda están no momento de definir a súa identidade, de buscar quen son e mostralo aos demais. E un deses signos de identidade era o coche». Eso ya no es así: «Ter coche xa non é un signo de distinción, a non ser que sexa de alta gama. O coche non é un signo de identidade nin de distinción, como hai anos».

¿Cuales son, entonces, esos signos de distinción de los jóvenes?



«Pois hai que buscar moitísimo», afirma Mandianes: «Primeiro, as grandes viaxes, que fai xente de moito diñeiro e que se realizan en avión. Polo tanto, un signo de distinción coma ese elimina o coche. Segundo, o que supoñía o coche antes hoxe proporcionáno un teléfono móbil de altísima gama, de dous mil euros, de dobre pantalla. Custa moito menos que un coche, pero pon a un á altura de poder competir con calquera persoa. Xa non compitimos máis puntos de referencia que hai vinte ou trinta anos. Hai vinte anos ter un coche era un signo de distinción», analiza el antropólogo y sociólogo ourensano Manuel Mandianes. Argumenta que «a esas idades os rapaces aínda están no momento de definir a súa identidade, de buscar quen son e mostralo aos demás. E un deses signos de identidade era o coche». Eso ya no es así: «Ter coche xa non é un signo de distinción, a non ser que sexa de alta gama. O coche non é un signo de identidade nin de distinción, como hai anos».

### «O que nos distingue»

Lo importante, por tanto, no es que los jóvenes abandonen el coche, sino las razones por las que lo hacen. «Os signos de identidade de nos definen como persoas cambiaron: por un grande teléfono, por grandes viaxes. O que en realidade nos distingue dos outros é aquilo que os outros non poden adquirir», explica el antropólogo, que añade una última reflexión: «Os rapaces de hoxe te-

ñen as opcións do coche compartido, por exemplo, co que a viaxe sae máis barata. É a economía compartida. A moitos novos fállalles de economía compartida e pensan no coche, pero sen ter coche nin carné».

El coche ya no es una prioridad para los jóvenes, que tienen otras formas de desplazarse, coche compartido, vuelos de bajo coste... «Tienen una cultura diferente, más comprometida con el medio ambiente», explican fuentes de Tráfico, que inciden también en la caída demográfica, «con muchos menos jóvenes que

«Antes los jóvenes estaban deseando cumplir los 18 para tener el carné. Ahora ya no es así»

«O que supoñía antes o coche hoxe proporcionáno un teléfono móbil de altísima gama»

hace unos años», y en otro aspecto interesante, «que gran parte de la población vive en las ciudades, donde cada vez hay más medios de transporte. Todo eso, unido, supone una pequeña revolución que tiene su repercusión también en la obtención del permiso de conducir».

### La generación Z

Coincide en el diagnóstico Juan Luis Antolín, director de comunicación de Pons Seguridad Vial: «La caída de población en Galicia es importante, y eso explica en gran parte el descenso en la expedición de permisos». Pero hay más variables. «La generación Z, la que está en la edad de sacarse el carné ahora, ya no ve atractivo el permiso de conducir como vía de acceso a un estatus determinado. Eso ha desaparecido», afirma Antolín, que apunta que «el signo de estatus o diferenciación de los jóvenes parece que tiene más que ver con otro tipo de dispositivos, como puede ser un móvil. Sacarte el carné cuesta una media de 600 o 700 euros, lo que cuesta un móvil. Con eso estás compitiendo,

no con la compra de un coche. Además, detectamos una mayor conciencia medioambiental en los jóvenes, que tienen más opciones de desplazamiento. Para desplazarse de Vigo a Ourense ya no necesitas tener carné. Entrar en Blablacar y te desplaza. Esa necesidad de movilidad está cubierta con servicios no directamente relacionados con la obtención del permiso de conducir». Desde Pons exponen más motivos: «Antes en cualquier trabajo te exigían el carné. Hoy te piden capacidades en redes sociales y tecnológicas. Todo eso hace que el coche haya perdido brillo como solución de movilidad. Tener un coche puede ser un lujo demasiado caro y que ofrece muy poco».

### Mejor comprar un móvil

La evolución del interés de los jóvenes en la obtención del carné de conducir la conoce bien Vanesa Fernández, examinadora de Tráfico y delegada de Asextra en Galicia. Y coincide en las apreciaciones de los demás expertos: «Antes, los jóvenes estaban deseando cumplir 18 años para sacarse el carné. Ahora no es así, no sienten esa necesidad. La independencia que puede proporcionar el carné la obtienen sin problema en las grandes ciudades». La examinadora valora otro aspecto: «El dinero que se gastarían en obtener el permiso prefieren gastarlo en otras cosas, como un móvil de última generación. Tener un permiso de conducir ya no lo sienten como una necesidad ni es un factor que les facilite pertenecer o no a un grupo».

El sector empresarial más perjudicado por esos cambios generacionales es el de las autoescuelas, que atraviesan un momento delicado, un período de adaptación. Además, sufrió dos fuertes golpes: la última crisis financiera y la huelga de los examinadores. «Y la disminución de la natalidad y las nuevas formas de movilidad también han influido mucho», subraya José Manuel López Marín, presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas, que asegura que el sector atraviesa una profunda crisis, con una caída del 60 % en las matriculaciones de alumnos. En Galicia hay medio millar de autoescuelas, la mayoría pequeñas empresas que hacen grandes esfuerzos para no cerrar. Marín apuesta por cambiar el sistema de enseñanza «haciéndolo más atractivo y más dirigido a aumentar los conocimientos sobre la conducción segura y la prevención de riesgos. Lo de memorizar unas respuestas tipo test está pasado de moda».

## CARTAS AL DIRECTOR

### ¡Qué pena!

Vengo ahora a lamentarme de la pérdida de alumnos en la ciudad de Valladolid, como ya lo hice por la pérdida de vecinos. Claro, lo uno es consecuencia de lo otro. Leo con tristeza que se va a derribar el antiguo instituto de Santa Teresa en el barrio de la Rondilla. En este barrio ya es el segundo que se derriba en poco más de dos años; recordemos la demolición del San Juan de la Cruz. ¿Cuál será el siguiente? Y mientras tanto, haciendo nuevos institutos en los 'pueblecitos del alfoz'. Niños que ni pertenecen a la capital ni a ese pueblecito que se ha convertido en una ciudad dormitorio. El caso más llamativo ha sido el de Arroyo de la Encomienda que, con unos alcaldes foráneos, ha experimentado el crecimiento más espectacular. Es lamentable que aprovechándose de unas leyes que posibilitaron la construcción en suelo rústico, antes prohibida, no dudaran en dar el gran el pelotazo urbanístico, construyendo allá donde quepa un ladrillo y convirtiendo lo que era una fértil vega en un 'bonito pueblecito de postal norteamericana', rebotante de chalecitos adosados con su piscinita y todo -por cierto, unas cuantas de ellas ilegales-. ¿Nadie va a poner coto a todo a este desmán? Si esto sigue así, los pocos que quedemos en la ciudad nos veremos obligados a enviar a nuestros hijos a estudiar al alfoz, como ya ocurre con centros de salud y algunas academias de estudio. ¡Qué pena! **LUIS MIGUEL DEL VAL**

#### Examen de conducir

Hace cuatro meses me saqué el carné de conducir, lo que me convierte a ojos de los otros conductores en una pobre novel. Pasé seis meses incordiando a mi familia cada vez que nos subíamos a un coche: «No has puesto el intermitente en la rotonda»; «te has pasado el semáforo en ámbar»... Cuatro meses después, me doy cuenta de cómo

ha cambiado mi manera de conducir en tan poco tiempo. Esto me lleva a plantearme si realmente en las autoescuelas nos enseñan a conducir o simplemente a aprobar un examen. Aunque quizá el problema no está en las autoescuelas, sino en los criterios de un examen que si la mayoría de conductores volviera a hacer hoy en día, no aprobaría.

**ANA LANUZA**

 Las cartas no sobrepasarán los 600 caracteres con espacios.

[cartas.nc@elnortedecastilla.es](mailto:cartas.nc@elnortedecastilla.es)

## Examen de conducir

Hace cuatro meses me saqué el carné de conducir, lo que me convierte a ojos de los otros conductores en una pobre novel. Pasé seis meses incordiando a mi familia cada vez que nos subíamos a un coche: «No has puesto el intermitente en la rotonda»; «te has pasado el semáforo en ámbar»... Cuatro meses después, me doy cuenta de cómo

ha cambiado mi manera de conducir en tan poco tiempo. Esto me lleva a plantearme si realmente en las autoescuelas nos enseñan a conducir o simplemente a aprobar un examen. Aunque quizá el problema no está en las autoescuelas, sino en los criterios de un examen que si la mayoría de conductores volviera a hacer hoy en día, no aprobaría.

**ANA LANUZA**

## León está entre las ciudades seguras en robos y accidentes de circulación

original



Imagen de archivo de un accidente de tráfico en la zona de La Granja. RAMIRO -

MIGUEL ÁNGEL ZAMORA | LEÓN

León se sitúa en el puesto 25 del ránking de ciudades más seguras en materias de accidentes de tráfico, con un 0,53% de posibilidades de sufrir un accidente de tráfico urbano y ocupa el puesto 19 entre las más seguras a la hora de no sufrir robos, con un índice del 34,63%, de acuerdo a los datos facilitados por Unespa, en un estudio sobre diferentes aspectos de la seguridad.

Para elaborar estos cálculos se ha medido la propensión a sufrir tres tipos de percances asegurables en municipios de más de 75.000 habitantes. En concreto, se han tenido en cuenta los incendios; los robos en hogares y comercios, así como de coches; y los accidentes de circulación, ya sean estos graves o leves.

Con esta metodología de partida se ha podido elaborar los respectivos ránking desde el punto de vista de la seguridad vial; de los robos y de los incendios. Por último, estos tres factores se han ponderado para formar una clasificación global de seguridad. Eso sí, para la elaboración de esta cuarta y última categoría se han ponderado de forma diferente los riesgos entre sí porque su frecuencia y su impacto en el día a día de las personas es diferente.

### PROPORCIÓN

Así, los robos y los accidentes de tráfico pesan igual en la elaboración de los cálculos (un 40% cada uno), mientras que se ha otorgado una relevancia menor en la elaboración del índice a los incendios (representa el 20% restante), dado que constituyen, con mucho, el tipo de percance menos frecuente de todos.

### ANÁLISIS DE ROBOS

En el análisis de los robos se han tomado en consideración los incidentes ocurridos tanto en viviendas y comercios, como con vehículos. Desde esta óptica, la ciudad más segura es Telde, en la provincia de Las Palmas. Este municipio es, desde este punto de vista, un 58% más seguro que el conjunto de España. Lugo va en segunda posición (+53%). La tercera plaza de la lista la ocupa Palencia, con un diferencial del 52%.

Fruto de la ponderación de los principales rankings (seguridad vial, robos e incendios) se elabora la clasificación final de ciudades más seguras de España. El primer puesto recae sobre Palencia por sus buenos datos en materia de seguridad vial y robos en inmuebles. Los datos se evalúan con periodicidad anual y se refrescan.



## Textia, ganadora de la V edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial de la Fundación Línea Directa

original

El ganador recibirá un premio de 20.000€ netos (sin arrastre ni coinversión) además de formación, *mentoring* y acceso a rondas de financiación.

El jurado también ha destacado, por su carácter innovador, a **Structural Deformity Index System (SDIS)**, solución dirigida a predecir la gravedad de las lesiones de ocupantes de vehículos que han sufrido una colisión de tráfico por alcance.

Además, como novedad en esta edición, ambos proyectos tendrán la oportunidad de estar presentes en el Marketplace de South Summit 2019.

La Fundación Línea Directa ya tiene startup ganadora de la V edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial, que, bajo el lema "*Porque emprender, salva vidas*", reconoce las iniciativas privadas ideadas para **reducir los accidentes de tráfico y la mortalidad en carretera**, así como para **mejorar el tratamiento inmediato a las víctimas** tras un siniestro.

Las cinco startups finalistas han tenido que defender su proyecto en un "*elevator pitch*" (discurso breve de presentación sobre un proyecto de emprendimiento), ante un **jurado compuesto por diez profesionales de la empresa, el ecosistema emprendedor y la administración pública**.

La ganadora ha sido **Textia Innovative Solutions**, un Sistema de Retención Infantil (SRI), fabricado con la tecnología innovadora "Varstiff", creado por emprendedores de Vizcaya. Se trata de una "sillita" (SRI) **efectiva para todas las etapas del menor, fácilmente plegable y portátil**. Su introducción en sectores actualmente no atendidos, como el de los taxis, los VTC o el *carsharing*, mejorará la seguridad de los más pequeños.

El jurado ha elegido este proyecto como ganador por su viabilidad económica, su alto grado de innovación y por ofrecer una solución real para **mejorar la seguridad vial infantil**. En este sentido, según datos de la DGT, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los menores de 14 años y el 40% de los niños fallecidos no utiliza ningún Sistema de Retención Infantil.

**Textia Innovative Solutions** recibirá un **premio de 20.000€ netos** como dotación de capital que, este año, como novedad, será sin arrastre ni coinversión. Además, tendrá la oportunidad de recibir **formación y mentoring** para la potenciación y desarrollo de competencias para el éxito de su proyecto. En una fase posterior, podrá acceder al ámbito de emprendedores de la **Fundación para la Innovación Bankinter** y de **IESE Business School**, que valorarán el acceso a rondas de inversión mediante un estudio personalizado que incluye un análisis exhaustivo del proyecto, una reunión con el equipo de profesionales que está detrás y un *feedback* constructivo de la iniciativa.

El jurado también ha destacado, por su carácter innovador, a **Structural Deformity Index System (SDIS)**, solución dirigida a predecir la gravedad de las lesiones de ocupantes de vehículos que han sufrido una colisión de tráfico por alcance, a través de la aproximación del intercambio de energía cinética. Permite así reducir los tiempos de respuesta y mejorar la calidad de la asistencia en las colisiones de tráfico.

### Participación en South Summit 2019

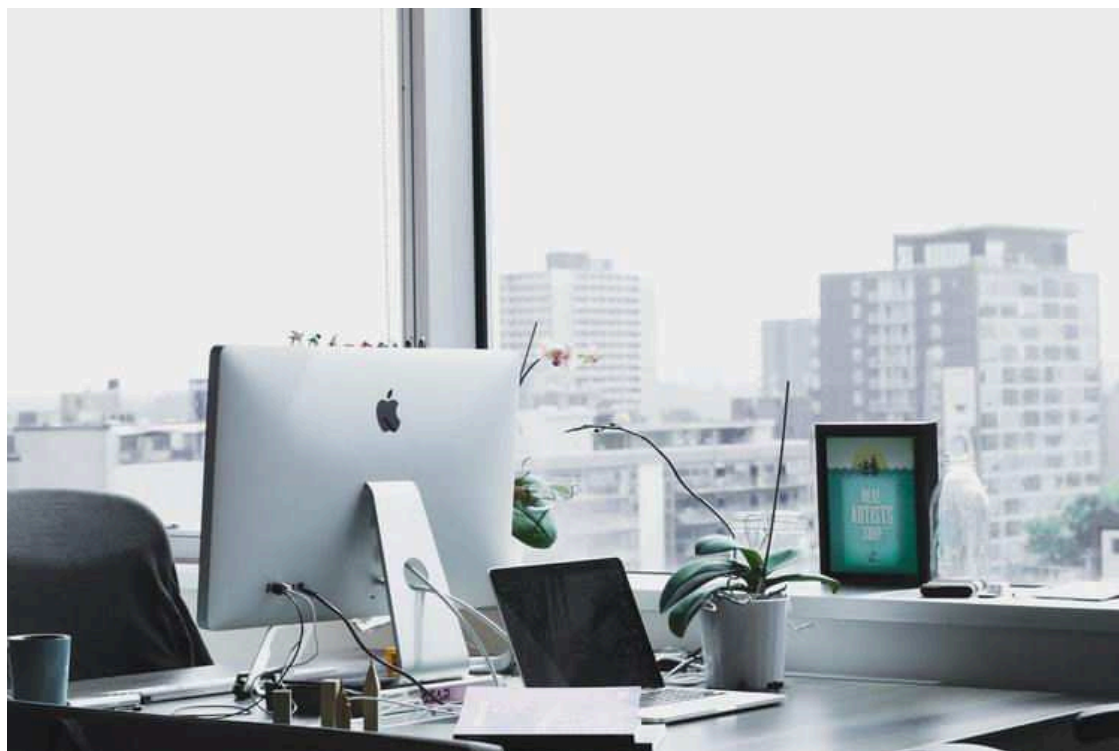
Estas dos startups reconocidas en el V Premio Emprendedores y Seguridad Vial tendrán la posibilidad de estar presentes el próximo mes de octubre en **South Summit-Spain Startup**, plataforma global de innovación para la generación de valor, oportunidad y negocio del ecosistema emprendedor; lo que proporcionará a las startups una gran visibilidad de marca así como acceso al mundo emprendedor.

La V edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial ha contado con un total de 68

**proyectos inscritos**, un 13% más que en 2018, consolidándose como referente en el sector del **emprendimiento y la seguridad vial** y como la primera iniciativa española para impulsar a aquellas startups cuyo objetivo es luchar por tener cero víctimas en las carreteras.

Se pueden descargar las imágenes del proyecto ganador [aquí](#)

Noticia [Textia](#), ganadora de la V edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial de la Fundación Línea Directa publicada en [comunicae.es](#)



## La autoescuela tradicional reclama poner coto a las 'apps' de formación vial

Luis Benavides • original

En España se expiden al año unos **750.000 permisos de conducir**. Más del 97% de los aspirantes a conductores acuden a las **autoescuelas** para formarse de cara al examen teórico, y más del 99,9% lo hacen para formarse en la práctica. Son datos de la **Dirección General de Tráfico (DGT)** y la **Confederación Nacional de Autoescuelas (Cnae)**. Con todo, el número de **autoescuelas ha descendido por tercer año consecutivo**. A finales del 2018 operaban 269 escuelas de formación vial menos que dos años antes, según un informe de la Cnae. La aparición de 'apps' para sacarse el carnet de conducir sin pisar un aula está transformando poco a poco el sector de las autoescuelas, que se resiste y plantea la necesidad de una **formación presencial** con profesionales.

Actualmente, los aspirantes a conductor pueden **presentarse por libre** al examen de conducir, si bien el solicitante debe cumplir varios requisitos, como designar quién será su acompañante durante el aprendizaje que deberá ser titular de un permiso 'B' de circulación, no haber sido condenado por hechos de tráfico y no haber sido autorizado para ser acompañante de otro aprendiz durante los doce meses anteriores. Asimismo, el solicitante deberá disponer de doble mando de freno y embrague y presentar la documentación necesaria a la Jefatura Provincial de Tráfico, entre otras condiciones. La confederación nacional de autoescuelas está en contra de estos adiestramientos caseros. "Quien se presenta por libre suele recibir **clases de algún familiar o amigo**, que no es profesor de formación vial, y lo más probable es que le transmita alguna información dudosa o falsa y contribuya a que el conductor novel adquiera algún vicio en el manejo del vehículo", explica el presidente de la confederación, **José Miguel Báez**.

Esto podría cambiar a partir del próximo 1 de julio, cuando la DGT prevé que entre en vigor **una modificación del Reglamento General de Conductores** que contempla, entre otras cosas, modificaciones en el sistema de formación vial y exámenes. El Ministerio de Interior tiene encima de la mesa **el borrador** de un Real Decreto cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial y reducir así la accidentalidad. Uno de los puntos contempla ampliar los mínimos exigibles en la prueba incluyendo una **formación teórica presencial obligatoria de ocho horas**. Este curso versará principalmente sobre los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), los factores de riesgo (velocidad, alcohol, drogas), distracciones al volante (utilización del teléfono móvil) y el uso de sistemas de seguridad (casco, cinturón, sillita infantil).

La confederación nacional de autoescuelas, que agrupa a 58 asociaciones provinciales que dan servicio a unas 8.000 autoescuelas, valora positivamente esta iniciativa, si bien apuesta por un mínimo de 12 horas, el mismo tiempo que se exige para **el curso de recuperación de seis puntos**. El presidente de la confederación de autoescuelas sostiene que "no hay otro modo de que el alumno descubra las fatales consecuencias de la velocidad excesiva, de las distracciones y del consumo de alcohol o de sustancias estupefacientes ligado a la conducción". Báez es contundente: "no hay ningún programa que pueda sustituir **la figura del profesor de autoescuela**".

Medidas similares para implantar un número mínimo de clases de formación teórica presencial ya han sido adoptadas en **el 80% de los países europeos**, según la Cnae. "En España solo hay una formación teórica y práctica obligatoria en la autoescuela, de nueve horas, en el caso del permiso A, que permite conducir motos de gran potencia. Somos una anomalía", sostiene el presidente de la patronal de las autoescuelas.

### ¿Profesores o nuevas tecnologías?

**Dribo** es una de las aplicaciones para móviles que permite aprobar el carnet de conducir sin pisar un aula. Uno de sus fundadores, **Enric Romero**, considera que este decreto actualmente en borrador solo es una manera de "imponer una puerta de entrada" que favorece a las autoescuelas. "No es normal que te puedas sacar una carrera universitaria a distancia y en cambio tengas que ir a una escuela para sacarte el carnet de conducir", afirma Romero,

también miembro de la **Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)**, constituida en febrero para defender los derechos de sus estudiantes y proteger un espacio virtual de aprendizaje.

Las 'apps' quieren transformar el sector, modernizarlo y sobre todo hacer más accesible la formación vial, pero la Cnae mantiene que "solo hay un tipo de autoescuela" y que "otros modelos no son autoescuelas". Baez, quien considera "inconcebible" que alguien pueda acceder al carnet siguiendo únicamente las indicaciones de una aplicación, desmiente que el sector se haya quedado anticuado: "Las autoescuelas españolas han asumido e incorporado las nuevas tecnologías. Hay 'apps' que sirven para aprender las señales o para comprobar los conocimientos que va adquiriendo el alumno, por ejemplo. Pero **el papel del profesor de autoescuela es clave**".

La recién creada plataforma de autoescuelas digitales considera que las ocho horas de formación presencial, centrada en la concienciación, **se podrían hacer con el mismo profesor** que prepara al alumno para el examen práctico. "El reglamento plantea muchas dudas. Choca frontalmente con el impulso al emprendimiento, con la agenda digital y el acceso a la educación. No tiene ningún sentido", asegura Romero.

### **Una metodología diferente**

Romero explica que cuando decidieron crear Dribo "no existía una oferta adaptada a las necesidades de los jóvenes." Ya existían plataformas de test y de contenidos, pero su 'start-up' ofrece **una solución integral**. No solo ofrecen una formación virtual sino que también disponen clases de conducción y se encargan de presentar todos los papeles necesarios para poder ir al examen. El precio por sacarse el teórico con Drivo (con dos intentos) son 150 euros, de los cuales 92,20 son tasas. "Durante el primer año nos centramos en trabajar **la metodología**, en dar con un método formativo que permita aprender más y de manera más autónoma", recuerda el cofundador de la 'app', quien asegura que el 98% de las personas que se han descargado la aplicación y siguen todos los pasos aprueban.

Dribo, una aplicación que acumula más de 70.000 descargas, dispone actualmente de **una flota de ocho vehículos** con doble mando de freno y embrague. Los aspirantes pueden consultar a través de la web si tienen un coche disponible en su zona. En caso contrario, solo podrían sacarse la parte teórica. "Actualmente cubrimos zonas de examen en Barcelona, Santa Coloma, Badalona, Maresme y la primera corona metropolitana, y desde hace tres meses también tenemos un coche en Madrid", detalla Romero.

Otras aplicaciones de formación vial similares, y que también forman parte de la plataforma de autoescuelas digitales, son **MiCarnet, Miteórico, Obikar, PracticaTest, Súper Express y Moving**.



## Vigo El carné de conducir ya no se saca a los 18

ANGEL MANSO • original

josé manuel pan

Martín tiene 19 años. Y no le apetece sacarse el carné de conducir: «No lo necesito». Vive en Culleredo y dice que cuando tiene que desplazarse a la universidad, en A Coruña, coge el autobús. «**Nunca tuve mucho interés por el coche, y además ahora tampoco me lo podría permitir**», añade. Su amiga Isa, 18 años recién cumplidos, asiente con la cabeza. Tiene dos hermanos mayores «que sí estaban todo el día con el tema del carné, esperando a tener los 18», pero para ella «no es importante». No tiene problemas para desplazarse cuando lo necesita. Este año ya hizo dos viajes compartidos, con **Blablacar**, a Vigo y a Oviedo.

Son dos ejemplos, pero cualquiera puede encontrar en su entorno jóvenes para los que el carné de conducir no es interesante. Al menos, como lo era, por ejemplo, en los ochenta, cuando en las autoescuelas había colas de chicos recién llegados a la mayoría de edad. Eso ya no pasa, ni de lejos. **En Galicia, la cifra de nuevos conductores con carné B (de turismo) ha caído alrededor de un 30 % en diez años.** En el 2008 lo hicieron 35.000. En el 2018, poco más de 24.000 estrenaron carné, y fue la cifra más alta en siete años. Los expertos exponen varios motivos. Primero, la **caída demográfica**. En el 2008 había 209.000 gallegos de entre 18 y 24 años. Diez años después son 152.000 los jóvenes en ese grupo de edad. **A esa evidente causa se suman motivos más relacionados con profundos cambios generacionales y con nuevas tendencias socioculturales.**

A mediados de los ochenta tener coche, y por supuesto permiso de conducir, otorgaba independencia y, en algunos círculos, un cierto estatus social. Ya no sucede eso. «Hoxe, os rapaces de 16 ou 18 anos teñen moitísimos máis puntos de referencia que hai vinte ou trinta anos. Hai vinte anos ter un coche era un signo de distinción», analiza el antropólogo y sociólogo ourensano **Manuel Mandianes**. Argumenta que «a esas idades os rapaces aínda están no momento de definir a súa identidade, de buscar quen son e mostralo aos demais. E un deses signos de identidade era o coche». Eso ya no es así: «Ter coche xa non é un signo de distinción, a non ser que sexa de alta gama. O coche non é un signo de identidade nin de distinción, como hai anos».

¿Cuales son, entonces, esos signos de distinción de los jóvenes? «Pois hai que buscar moitísimo», afirma Mandianes: «Primeiro, as grandes viaxes, que fai xente de moito diñeiro e que se realizan en avión. Polo tanto, un signo de distinción coma ese elimina o coche. Segundo, o que supoñía o coche antes hoxe proporciónao un teléfono móbil de altísima gama, de dous mil euros, de dobre pantalla. Custa moito menos que un coche, pero pon a un á altura de poder competir con calquera persoa. Xa non compito co coche, o coche teno calquera. Compito cun clic para demostrarlle ao mundo o que realmente sei, e iso só pode darme un teléfono de alta gama».

«O que nos distingue»

Lo importante, por tanto, no es que los jóvenes abandonen el coche, sino las razones por las que lo hacen. «Os signos de identidade que nos definen como persoas cambiaron: por un grande teléfono, por grandes viaxes. O que en realidade nos distingue dos outros é aquilo que os outros non poden adquirir», explica el antropólogo, que añade una última reflexión: «Os rapaces de hoxe teñen as opcións do coche compartido, por exemplo, co que a viaxe sae máis barata. É a economía compartida. A moitos novos fálaslles de economía compartida e pensan no coche, pero sen teren coche nin carné».

**El coche ya no es una prioridad para los jóvenes**, que tienen otras formas de desplazarse, coche compartido, vuelos de bajo coste... «Tienen una cultura diferente, más comprometida con el medio ambiente», explican fuentes de Tráfico, que inciden también en la caída demográfica, «con muchos menos jóvenes que hace unos años», y en otro aspecto interesante, «que gran parte de la población vive en las ciudades, donde cada vez hay más medios de transporte. Todo eso, unido, supone una pequeña revolución que tiene su

repercusión también en la obtención del permiso de conducir».

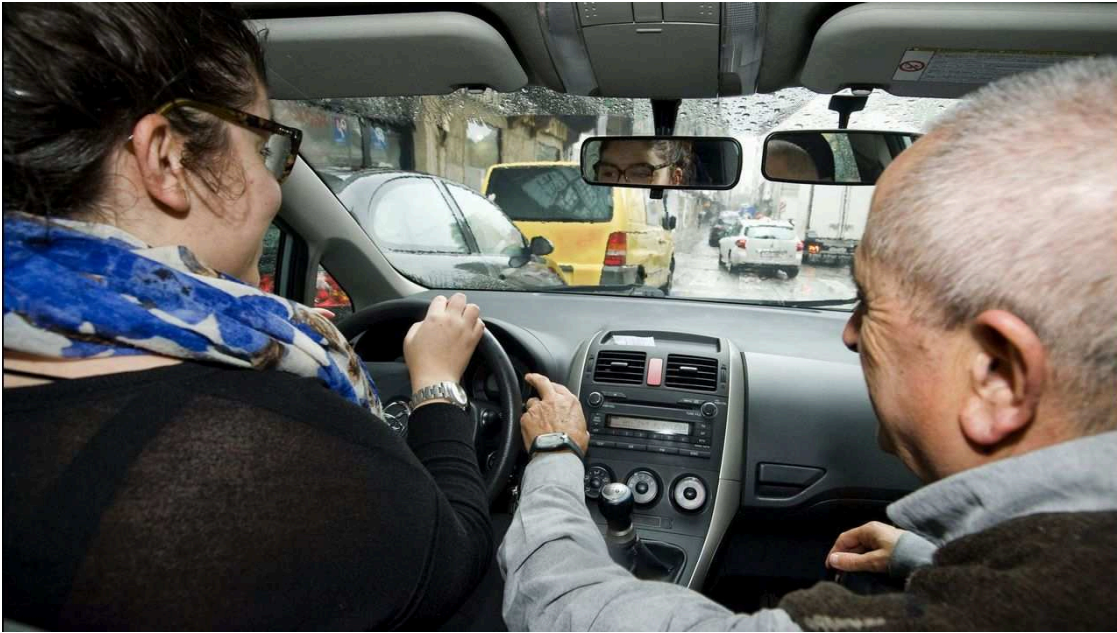
## La generación Z

Coincide en el diagnóstico **Juan Luis Antolín, director de comunicación de Pons Seguridad Vial**: «La caída de población en Galicia es importante, y eso explica en gran parte el descenso en la expedición de permisos». Pero hay más variables. «La generación Z, la que está en la edad de sacarse el carné ahora, ya no ve atractivo el permiso de conducir como vía de acceso a un estatus determinado. Eso ha desaparecido», afirma Antolín, que apunta que «el signo de estatus o diferenciación de los jóvenes parece que tiene más que ver con otro tipo de dispositivos, como puede ser un móvil. Sacarte el carné cuesta una media de 600 o 700 euros, lo que cuesta un móvil. Con eso estás compitiendo, no con la compra de un coche. Además, detectamos una mayor conciencia medioambiental en los jóvenes, que tienen más opciones de desplazamiento. Para desplazarse de Vigo a Ourense ya no necesitas tener carné. Entrás en Blablacar y te desplazas. Esa necesidad de movilidad está cubierta con servicios no directamente relacionados con la obtención del permiso de conducir». Desde Pons exponen más motivos: «Antes en cualquier trabajo te exigían el carné. Hoy te piden capacidades en redes sociales y tecnológicas. Todo eso hace que el coche haya perdido brillo como solución de movilidad. Tener un coche puede ser un lujo demasiado caro y que ofrece muy poco».

## Mejor comprar un móvil

La evolución del interés de los jóvenes en la obtención del carné de conducir la conoce bien **Vanesa Fernández, examinadora de Tráfico y delegada de Asextra en Galicia**. Y coincide en las apreciaciones de los demás expertos: «Antes, los jóvenes estaban deseando cumplir 18 años para sacarse el carné. Ahora no es así, no sienten esa necesidad. La independencia que puede proporcionar el carné la obtienen sin problema en las grandes ciudades». La examinadora valora otro aspecto: «El dinero que se gastarían en obtener el permiso prefieren gastarlo en otras cosas, como un móvil de última generación. Tener un permiso de conducir ya no lo sienten como una necesidad ni es un factor que les facilite pertenecer o no a un grupo».

El sector empresarial más perjudicado por esos cambios generacionales es el de las autoescuelas, que atraviesan un momento delicado, un período de adaptación. Además, sufrió dos fuertes golpes: la última crisis financiera y la huelga de los examinadores. «Y la disminución de la natalidad y las nuevas formas de movilidad también han influido mucho», subraya **José Manuel López Marín, presidente de la Federación Gallega de Autoescuelas**, que asegura que el sector atraviesa una profunda crisis, con una caída del 60 % en las matriculaciones de alumnos. En Galicia hay medio millar de autoescuelas, la mayoría pequeñas empresas que hacen grandes esfuerzos para no cerrar. Marín apuesta por cambiar el sistema de enseñanza «haciéndolo más atractivo y más dirigido a aumentar los conocimientos sobre la conducción segura y la prevención de riesgos. Lo de memorizar unas respuestas tipo test está pasado de moda».



## Trucos para ser mejor conductor que no te enseñaron en la autoescuela

original



Si ya te has sacado el carné de conducir, o estás en ello, sabrás que en la autoescuela no te enseñan a conducir, te enseñan a aprobar el examen. **Las autoescuelas españolas están plagadas de muy buenos profesionales** que nos enseñan los conocimientos obligatorios más los que buenamente el tiempo, siempre escaso, les permite transmitirnos para que sepamos desenvolvernos con solvencia hasta que la experiencia en carretera termine de moldearnos.

Por ello es poco probable que te hayan mostrado algunos de los siguientes trucos, **consejos que te ayudarán a ser mejor conductor. VER VIDEO.**



## Otra mujer atropellada por un patinete eléctrico en Burgos

original

Sí, parece que una vez más la historia se vuelve a repetir. En esta ocasión, una mujer de 37 años ha resultado herida tras ser atropellada por un patinete eléctrico. El incidente ocurrió en la Avenida del Cid de Burgos.

Al parecer, el patinete circulaba a una velocidad excesiva por la acera y, como resultado, se produjo este accidente en la que la mujer resultó herida con múltiples golpes y contusiones. De hecho, fue necesario llamar al Servicio de Emergencias 112 de Castilla y León.

Hasta el lugar de los hechos se trasladaron la Policía Local y una ambulancia que ofreció cobertura básica a la mujer. Es más, tuvo que ser trasladada a un centro sanitario.

### No es el único incidente

Y es que cada vez son más los atropellos que se dan en nuestro país a causa de los patinetes eléctricos. Recordemos que estos vehículos de movilidad personal pueden alcanzar velocidades de hasta 25-30km/h y que, en la mayoría de las ocasiones, circulan por la acera en compañía de los peatones o incluso [contradirección en autopista](#)..

Hace poco más de un mes una mujer de 80 años también fue atropellada en Gandía cuando acompañaba a su nieto al colegio. En este caso también sucedió en una zona peatonal y fue una mujer con su hija las que iban subidas en el patinete. La anciana sufrió lesiones en la cabeza y tuvo que ser trasladada al hospital de Gandía.

Pero, sin duda el caso más grave se dió a finales del año pasado cuando una mujer de 92 años murió tras un atropello por un patinete eléctrico en Esplugues de Llobregat.

¿Qué pasa con la legislación vigente?

Pues a la espera de que la Dirección General de Tráfico saque un manual de buen uso de estos aparatos, lo cierto es que los ayuntamientos de las principales ciudades españolas ya se están poniendo manos a la obra para poder regularlos. La medida más común es la de dejar que estos patinetes no circulen por las aceras y, si lo hacen, que tengan la velocidad limitada.

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