

• Revista de Prensa •
Del 04/10/2019 al 07/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	06/10/2019	La Voz de Galicia, 11	II CARREERA	Escrita
2	06/10/2019	Cope	El coordinador del equipo de Educación Vial de Narón recibirá una medalla de Oro por esta labor - Ferrol Comarcas - COPE	Digital
3	07/10/2019	La Voz de Galicia Galego	O policía de Narón Pedro Caneiro, Medalla de Ouro á Educación Viaria	Digital
4	05/10/2019	Galicia Artabra	O coordinador de Educación Viaria do Concello de Narón, Pedro Caneiro, recibirá en Madrid a Medalla de Ouro á Educación Viaria	Digital
5	07/10/2019	La Voz de Galicia	El policía de Narón Pedro Caneiro, Medalla de Oro a la Educación Viaria	Digital
6	06/10/2019	La Voz de Galicia	Galicia, capital de la seguridad vial este año	Digital
7	06/10/2019	La Voz de Galicia Galego	Galicia, capital da seguridade viaria este ano	Digital
8	04/10/2019	RRHH Digital	El drama de España con los accidentes viales laborales	Digital
9	06/10/2019	Prevencionar	Asepeyo y Fundación CNAE presentan el I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España	Digital
10	04/10/2019	RTVE	El auge de la comida a domicilio aumenta los accidentes de tráfico entre los repartidores	Digital
11	04/10/2019	Diario de un Sindicalista Torpe	Repaso a la prensa.04/10/2019	Digital
12	04/10/2019	soy-de.com	La Policía Local de Fuenlabrada premiada en los VII Premios Nacionales de Seguridad Vial	Digital
13	07/10/2019	El Telescopio Digital	Un policía de Coslada, medalla de plata a la Educación Vial	Digital
14	04/10/2019	Este de Madrid	FESVIAL condecora al agente de la Policía Local de Coslada, Santos Barba, con una medalla de plata a la Educación Vial	Digital

SECTOR

15	07/10/2019	La Provincia, 3	El carril bici excluye a los patinetes que vayan a más de 30 kilómetros por hora	Escrita
16	06/10/2019	La Vanguardia Magazine, 64-66	Las normas también son para los patinetes	Escrita
17	06/10/2019	Huelva Información, 7	La DGT fijará un marco normativo a espera de la UE	Escrita
18	06/10/2019	Periodistadigital.com	Así han quedado los límites de velocidad en España y Europa	Digital
19	06/10/2019	Lanza Digital	La Policía Local finaliza una campaña de uso del cinturón y elementos de retención infantil	Digital
20	05/10/2019	Ideal Digital	Los radares de Tráfico no controlan solamente la velocidad: ¿por qué más pueden multarte?	Digital
21	04/10/2019	El Economista	La DGT abierta a que las 8 horas de clases de "sensibilización" para obtener el carnet no sean presenciales	Digital
22	04/10/2019	ABC Sevilla	Una multa por uso del móvil cada 10 minutos	Digital
23	04/10/2019	Las Provincias	La DGT se plantea aumentar la sanción por utilizar el teléfono móvil, una de las principales causas de accidentes de tráfico	Digital
24	04/10/2019	Diario de Sevilla	La invasión del patinete es una oportunidad	Digital
25	04/10/2019	autopista.es	Las cámaras de la DGT pueden ponerte ya estas multas que desconoces	Digital
26	04/10/2019	autopista.es	La DGT cambiará otro límite de velocidad y regulará los Vehículos de Movilidad Personal	Digital
27	04/10/2019	autopista.es	Mujeres embarazadas en el coche: la Policía enseña cómo se deben poner el cinturón (VÍDEO)	Digital
28	04/10/2019	Canalsur	La DGT estudia un seguro obligatorio y la matriculación para los patinetes	Digital
29	06/10/2019	Diariomotor	Una lanza rota a favor de la DGT: es por nuestra seguridad... y por nuestra estupidez	Blog

Galicia, capital de la seguridad vial este año

La formación de los conductores, los sistemas de asistencia y la conservación de las carreteras se analizarán en dos cumbres de especialistas que se celebrarán en A Coruña y en Santiago

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

Los retos para la formación de los nuevos conductores, los cambios en el permiso por puntos y los sistemas de asistencia a la conducción que ya incorporan de serie muchos vehículos son temas destacados que se debatirán en la cumbre internacional de seguridad vial que organiza la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en A Coruña y que se celebrará entre el 19 y el 24 de noviembre. En la organización también colaboran la Fundación CNAE y la Federación Gallega de Autoescuelas, que preside José Manuel López Marín.

En esos días se celebrarán dos congresos que se incluyen dentro de la Semana Internacional de la Seguridad Vial. Por un lado, la duodécima edición del Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial, y por otro, la edición número 49 de la Convención Internacional de Autoescuelas.

El futuro de la enseñanza de la conducción es uno de los temas que será analizado en profundidad por los expertos en los foros organizados en cada una de las jornadas de A Coruña, en las que también se pondrá sobre la mesa la experiencia en el sistema de formación vial de los países iberoamericanos.

«La formación de los conductores en la autoescuela es el pilar básico para reducir la siniestralidad en las carreteras», explica López Marín, que recuerda que los accidentes de tráfico «son una cuestión de salud pública».

La incorporación de los sistemas ADAS de ayuda a la conducción en los coches de autoescuela es ya una realidad desde que

la DGT permite su utilización en los exámenes de conducir. En las jornadas se hablará de las nuevas formas de enseñanza, con el debate ya abierto entre formación a distancia y clases presenciales.

Semana de la Carretera

No será este el único espacio de alto nivel dedicado a la seguridad vial este año en Galicia, ya que

entre el 29 y el 31 de octubre se celebrará en Santiago la trigésima edición de la Semana de la Carretera, que organiza la Asociación Española de la Carretera (AEC) y en la que se abordarán los seis grandes retos del sector viario en España. Redefinir el modelo de gestión y el de conservación de la red de carreteras, reducir las cifras de accidentalidad

en el conjunto de España, solucionar los problemas de explotación, responder al desafío tecnológico y garantizar una movilidad eficiente y sostenible que sintonice con las inquietudes de los ciudadanos son los seis grandes retos a los que el mundo de la carretera ha de dar respuesta en el futuro más inmediato, según AEC.

El coordinador del equipo de Educación Vial de Narón recibiría una medalla de Oro por esta labor

original



Pedro Caneiro y Marián Ferreiro en el despacho de Alcaldía - FOTO: Concello de Narón

El agente de la Policía Local de Narón, Pedro Caneiro, coordinador del equipo de Educación Vial del Ayuntamiento, recibirá en Madrid uno de los Premios Nacionales de Seguridad Vial para las Policías Locales de la Fundación por la Seguridad Vial.

Así se lo comunicó el secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol por la Comisión organizadora de la III Convención Nacional de Seguridad Vial, Javier García.

La alcaldesa de Narón, Marián Ferreiro, felicitó a Caneiro, que obtuvo la Medalla de Oro a la Educación Vial como coordinador del programa de Educación Vial de la Policía Local de Narón.

El acto de entrega del premio tendrá lugar el próximo 10 de octubre en las instalaciones del Ifema de Madrid, en el marco de la Feria Trafic, en la III Convención Nacional de Seguridad Vial de las Policías Locales.

En el transcurso del acto se entregarán ocho Medallas de Oro a la Educación Vial –entre ellas la de Pedro Caneiro, la única concedida en esta edición en Galicia-.

Los premios están organizados por Fesvial, en colaboración con Unijepol y están también respaldados por la FEMP, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la Feria Trafic.

Pedro Caneiro recogerá la medalla en la ceremonia de entrega que se celebrará a partir de las 13.30 horas y en la que intervendrán el director de Fesvial, Javier Llamazares y el secretario general de Unijepol, Miguel Ángel García.

Con la entrega de los premios se cerrará el programa de la tercera edición de la Convención Nacional de Seguridad Vial para las Policías Locales, en el que participarán representantes de Unijepol, Fesvial, la FEMP, la DGT, y Aesleme, entre otros profesionales en el área de la

seguridad vial.

El agente de la Policía Local de Narón Pedro Caneiro forma parte de la plantilla del Cuerpo en la ciudad desde el año 1991 y trabaja en el equipo de Educación Vial desde hace catorce años. En la actualidad, junto con la agente de la Policía Local Sonia López, que forma también parte del Equipo de Educación Vial de Narón, y con otros colaboradores, impulsaron desde la Concejalía de Seguridad Ciudadana reconocidos programas como “Bica e Arrinca” y los Caminos Escolares Seguros, implantados en la práctica totalidad de los centros de enseñanza de la ciudad y con un gran éxito de participación.

Estos programas tuvieron un gran reconocimiento a nivel nacional y despertaron el interés de varios países también a nivel internacional, como Francia o Alemania.

Pedro Caneiro subrayó que se trata “de una medalla que es para toda la gente que participó desde el inicio en esta apuesta por la formación en materia de seguridad vial con los niños, desde el personal del Ayuntamiento hasta los docentes, las Anpas, los padres y madres... porque sin su colaboración no podríamos hacer este tipo de proyectos que hoy en día tienen una excelente acogida en nuestra ciudad y son un ejemplo y una referencia para muchas otras localidades que nos piden asesoramiento en esta materia”.

Ferrol O policía de Narón Pedro Caneiro, Medalla de Ouro á Educación Viaria

original

O axente da Policía Local de Narón Pedro Caneiro recibirá en Madrid uno dos Premios Nacional de Seguridade Viaria. O acto de entrega terá lugar o próximo día 10 nas instalacións de Ifema de Madrid, no marco da Feira Trafic, na terceira Convención Nacional de Seguridade Viaria das Policía Local. A Medalla de Ouro que se imporá ao axente naronés é a única concedida nesta edición en Galicia. Os premios están organizados por Fesvial, en colaboración con Unijepol e co respaldo da FEMP, a DXT, a Fundación Cnae, Ifema e a Feira Trafic. Caneiro forma parte do persoal de Narón desde 1991 e traballa no equipo de Educación Viaria desde hai 14 anos. Xunto coa axente Sonia López impulsaron programas como Bica e Arrinca e Camiños Escolares Seguros.



O coordinador de Educación Viaria do Concello de Narón, Pedro Caneiro, recibirá en Madrid a Medalla de Ouro á Educación Viaria

original

O axente da Policía Local de Narón Pedro Caneiro, coordinador do equipo de Educación Viaria do Concello, recibirá en Madrid un dos Premios Nacionais de Seguridade Viaria para as Policía Locais da Fundación pola Seguridade Vial. Así llo comunicou o secretario de Políticas de Seguridade Vial de Unijepol pola Comisión organizadora da III Convención Nacional de Seguridade Viaria, Javier García. A alcaldesa de Narón, Marián Ferreiro, felicitou a Caneiro, que obtivo a Medalla de Ouro á Educación Viaria como coordinador do programa de Educación Viaria da Policía Local de Narón.

O acto de entrega do premio terá lugar o vindeiro 10 de outubro nas instalacións do Ifema de Madrid, no marco da Feira Trafic, na III Convención Nacional de Seguridade Viaria das Policía Locais. No transcurso do acto entregaranse oito Medallas de Ouro á Educación Viaria –entre elas a de Pedro Caneiro, a única concedida nesta edición en Galicia-. Os premios están organizados por Fesvial, en colaboración con Unijepol e están tamén respaldados pola FEMP, a DGT, a Fundación CNAE, Ifema e a Feira Trafic.

Pedro Caneiro recollerá a medalla na cerimonia de entrega que se celebrará a partir das 13.30 horas e na que intervirán o director de Fesvial, Javier Llamazares e o secretario xeral de Unijepol, Miguel Ángel García. Coa entrega dos premios pecharase o programa da terceira edición da Convención Nacional de Seguridade Viaria para as Policía Locais, no que participarán representantes de Unijepol, Fesvial, a FEMP, a DGT, e Aesleme, entre outros profesionais na área da seguridade viaria.

O axente da Policía Local de Narón Pedro Caneiro forma parte do plantel do Corpo na cidade dende o ano 1991 e traballa no equipo de Educación Viaria dende hai catorce anos. Na actualidade, xunto coa axente da Policía Local Sonia López, que forma tamén parte do Equipo de Educación Viaria de Narón, e con outros colaboradores, impulsaron dende a Concellería de Seguridade Cidadá recoñecidos programas como Bica e Arrinca e os Camiños Escolares Seguros, implantados na práctica totalidade dos centros de ensino da cidade e cun gran éxito de participación. Estes programas tiveron un gran recoñecemento a nivel nacional e espertaron o interese de varios países tamén a nivel internacional, como Francia ou Alemaña, entre outros.

Pedro Caneiro subliñou que se trata *“dunha medalla que é para toda a xente que participou dende o inicio nesta aposta pola formación en materia de seguridade viaria cos nenos e nenas, dende o persoal do Concello ata os docentes, as Anpas, os pais e nais... porque sen a súa colaboración non poderíamos facer este tipo de proxectos que hoxe en día teñen unha excelente acollida na nosa cidade e son un exemplo e unha referencia para moitas outras localidades que nos piden asesoramento nesta materia”*.



Ferrol El policía de Narón Pedro Caneiro, Medalla de Oro a la Educación Viaria

original

El agente de la Policía Local de Narón Pedro Caneiro recibirá en Madrid uno de los Premios Nacional de Seguridad Viaria. El acto de entrega tendrá lugar el próximo día 10 en las instalaciones de Ifema de Madrid, en el marco de la Feria Trafic, en la tercera Convención Nacional de Seguridad Viaria de las Policías Locales. La Medalla de Oro que se impondrá al agente naronés es la única concedida en esta edición en Galicia. Los premios están organizados por Fesvial, en colaboración con Unijepol y con el respaldo de la FEMP, la DGT, la Fundación Cnae, Ifema y la Feria Trafic. Caneiro forma parte de la plantilla de Narón desde 1991 y trabaja en el equipo de Educación Viaria desde hace 14 años. Junto con la agente Sonia López impulsaron programas como Bica e Arrinca y Camiños Escolares Seguros.



Galicia, capital de la seguridad vial este año

EDUARDO PEREZ • original

José Manuel Pan

Redacción / La Voz 06/10/2019 05:00 h

Los retos para **la formación de los nuevos conductores, los cambios en el permiso por puntos y los sistemas de asistencia a la conducción** que ya incorporan de serie muchos vehículos son temas destacados que se debatirán en la cumbre internacional de seguridad vial que organiza la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en A Coruña y que se celebrará entre el 19 y el 24 de noviembre. En la organización también colaboran la Fundación CNAE y la Federación Gallega de Autoescuelas, que preside José Manuel López Marín.

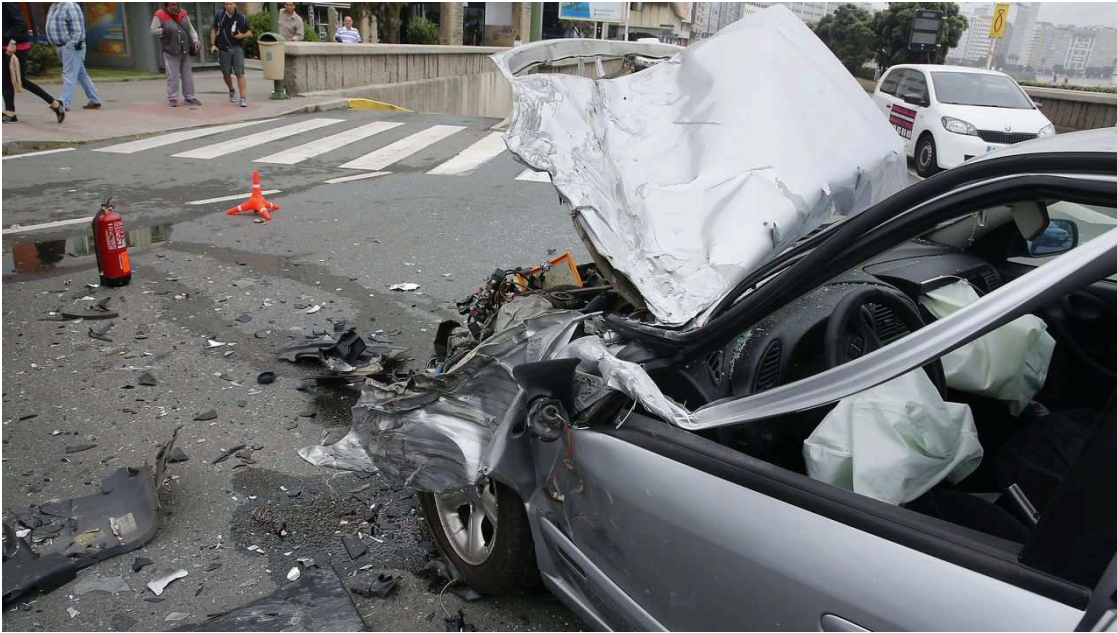
En esos días se celebrarán **dos congresos que se incluyen dentro de la Semana Internacional de la Seguridad Vial**. Por un lado, la duodécima edición del Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial, y por otro, la edición número 49 de la Convención Internacional de Autoescuelas.

El futuro de la enseñanza de la conducción es uno de los temas que será analizado en profundidad por los expertos en los foros organizados en cada una de las jornadas de A Coruña, en las que también se pondrá sobre la mesa la experiencia en el sistema de formación vial de los países iberoamericanos. «**La formación de los conductores en la autoescuela es el pilar básico para reducir la siniestralidad en las carreteras**», explica López Marín, que recuerda que los accidentes de tráfico «son una cuestión de salud pública».

La incorporación de los sistemas ADAS de ayuda a la conducción en los coches de autoescuela es ya una realidad desde que la DGT permite su utilización en los exámenes de conducir. En las jornadas se hablará de **las nuevas formas de enseñanza, con el debate ya abierto entre formación a distancia y clases presenciales**.

Semana de la Carretera

No será este el único espacio de alto nivel dedicado a la seguridad vial este año en Galicia, ya que entre el 29 y el 31 de octubre se celebrará en Santiago la trigésima edición de la Semana de la Carretera, **que organiza la Asociación Española de la Carretera (AEC)** y en la que se abordarán los seis grandes retos del sector viario en España. Redefinir el modelo de gestión y el de conservación de la red de carreteras, **reducir las cifras de accidentalidad en el conjunto de España**, solucionar los problemas de explotación, responder al desafío tecnológico y garantizar una movilidad eficiente y sostenible que sintonice con las inquietudes de los ciudadanos son los seis grandes retos a los que el mundo de la carretera ha de dar respuesta en el futuro más inmediato, según AEC.



Galicia, capital da seguridade viaria este ano

EDUARDO PEREZ • original

José Manuel Pan

Redacción / La Voz 06/10/2019 05:00 h

Os retos para a **formación dos novos condutores, os cambios no permiso por puntos e os sistemas de asistencia á condución** que xa incorporan de serie moitos vehículos son temas destacados que se debaterán no cume internacional de seguridade viaria que organiza a Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) na Coruña e que se celebrará entre o 19 e o 24 de novembro. Na organización tamén colaboran a Fundación CNAE e a Federación Galega de Autoescuelas, que preside José Manuel López Marín.

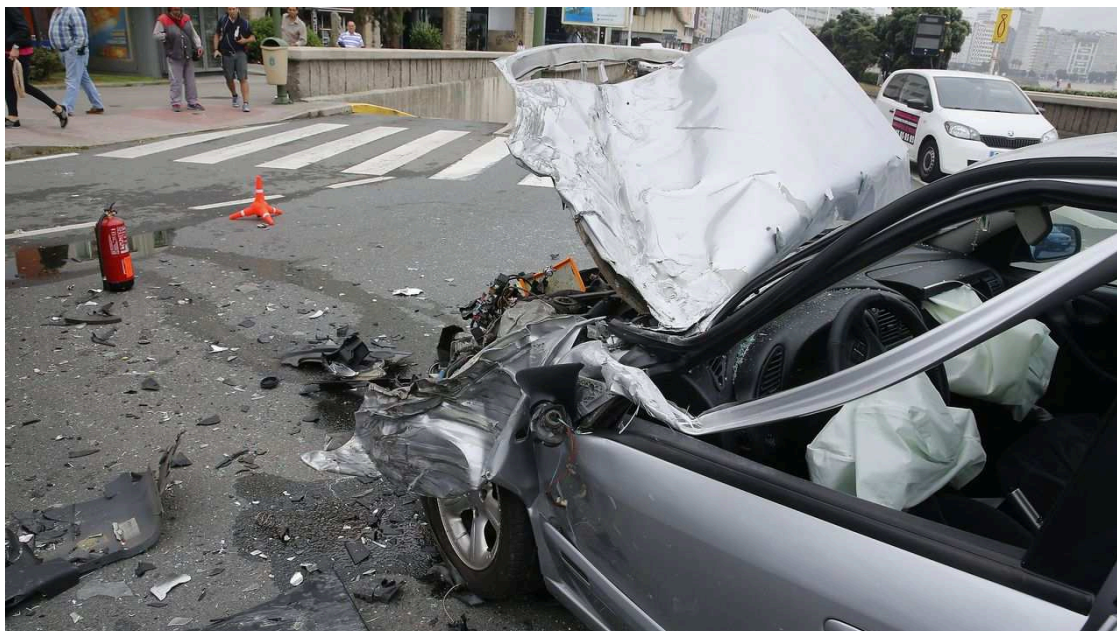
Neses días celebraranse **dous congresos que se inclúen dentro da Semana Internacional da Seguridade Viaria**. Por unha banda, a duodécima edición do Encontro Iberoamericano de Seguridade Viaria, e por outro, a edición número 49 da Convención Internacional de Autoescuelas.

O futuro do ensino da condución é un dos temas que será analizado en profundidade polos expertos nos foros organizados en cada unha das xornadas da Coruña, nas que tamén se porá sobre a mesa a experiencia no sistema de formación viaria dos países iberoamericanos. «**A formación dos condutores na autoescuela é o alicerce básico para reducir a sinistralidade nas estradas**», explica López Marín, que recorda que os accidentes de tráfico «son unha cuestión de saúde pública».

A incorporación dos sistemas ADAS de axuda á condución nos coches de autoescuela é xa unha realidade desde que a DXT permite a súa utilización nos exames de conducir. Nas xornadas falarase das **novas formas de ensino, co debate xa aberto entre formación a distancia e clases presenciais**.

Semana da Estrada

Non será leste o único espazo de alto nivel dedicado á seguridade viaria este ano en Galicia, xa que entre o 29 e o 31 de outubro celebrarase en Santiago a trixésima edición da Semana da Estrada, **que organiza a Asociación Española da Estrada (AEC)** e na que se abordarán os seis grandes retos do sector viario en España. Redefinir o modelo de xestión e o de conservación da rede de estradas, **reducir as cifras de accidentalidade no conxunto de España**, solucionar os problemas de explotación, responder o desafío tecnolóxico e garantir unha mobilidade eficiente e sostible que sintonice coas inquietudes dos cidadáns son os seis grandes retos aos que o mundo da estrada ha de dar resposta no futuro máis inmediato, segundo AEC.



Medio	La Voz de Galicia Galego
Soporte	Prensa Digital
U. únicos	16 529
Pág. vistas	50 716

Fecha	06/10/2019
País	España
V. CPM	55 EUR (62 USD)
V. Publicitario	830 EUR (940 USD)

El 'drama' de España con los accidentes viales laborales

RRHHDigital • original



Los siniestros viales en España representaron en 2018 un 13,4% del total de los accidentes laborales, lo que significó un incremento del 5% respecto a 2017. Sin embargo, **la mortalidad en los accidentes viales laborales supuso el 45% de la habida en la totalidad de los accidentes laborales, con un crecimiento del 10% en tan solo un año.**

Ante esta alarmante situación, **Asepeyo** y **Fundación CNAE** han creado el **I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España**, el cual acaba de ofrecer en Madrid sus primeros datos y conclusiones.

El Observatorio nace con la voluntad de concienciar a las empresas y a los trabajadores de la magnitud del problema y de la necesidad de adoptar planes específicos en el ámbito laboral, para combatir esta tragedia social que ocasiona también numerosas pérdidas económicas y cuantiosos daños al tejido productivo del país.

En la actualidad, la duración media de las bajas por accidente laboral de tráfico es 7,4 días más larga que la del resto de accidentes laborales. Respecto a la edad, el mayor índice de incidencia se sitúa en el tramo de 16 a 29 años, tanto en accidentes en jornada como in itinere.

Con relación al día de la semana en que se producen, el lunes es el que registra más accidentes in itinere, y el viernes en misión (o sea, durante la jornada laboral). El estudio también refleja que el sector de actividad económica con mayor tasa de incidencia es la hostelería, y el de menor, la educación.

Las regiones que padecen más accidentes de tráfico laborales son Baleares, Andalucía, Cataluña y Madrid y las que menos son La Rioja, Extremadura y Castilla y León.

Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, ha afirmado que 'el balance de los fallecidos en accidentes de tráfico laborales requiere medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial. Los accidentes de tráfico son una de las causas más importantes de accidentes en el trabajo, de ahí que la Mutua destine un 20 % del importe total de los pagos por incapacidad permanente'.

Durante el acto, Asepeyo y Fundación CNAE han presentado los resultados de una encuesta sobre movilidad y seguridad vial laboral, cuyo objetivo era conocer la realidad empresarial en materia de seguridad vial laboral. Según los datos extraídos, el 40% de las firmas no disponen de un plan de movilidad, y menos de la mitad hacen formación vía laboral, limitándose a acciones informativas (trípticos, correos, vídeos, infografías, etc.), y dejando de lado iniciativas de eficacia contrastada en la reducción de accidentes, como son las charlas de concienciación, los cursos de conducción, las actividades con simuladores, etc.

En este sentido, José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE, ha animado a las empresas a invertir en formación, pues no requiere grandes desembolsos y es una de las

acciones más efectivas para prevenir los accidentes viales laborales. Dicha inversión les permitiría reducir considerablemente los costes personales y económicos ocasionados por este tipo de accidentes.

Para Álvaro Gómez Méndez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, mejorar la seguridad vial en los desplazamientos laborales debe ser un reto prioritario en la actuación de las diferentes administraciones públicas competentes. Incorporar la cultura de la seguridad vial en todas las empresas es fundamental para lograr reducir las cifras de siniestralidad vial laboral.

Además, ha afirmado que 'la creación de este I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España puede ser un nuevo elemento de ayuda en la consecución del objetivo de reducción anteriormente descrito'.

*Si te ha resultado interesante este artículo, te animamos a seguirnos en [TWITTER](#) y a suscribirte a nuestra [NEWSLETTER DIARIA](#).

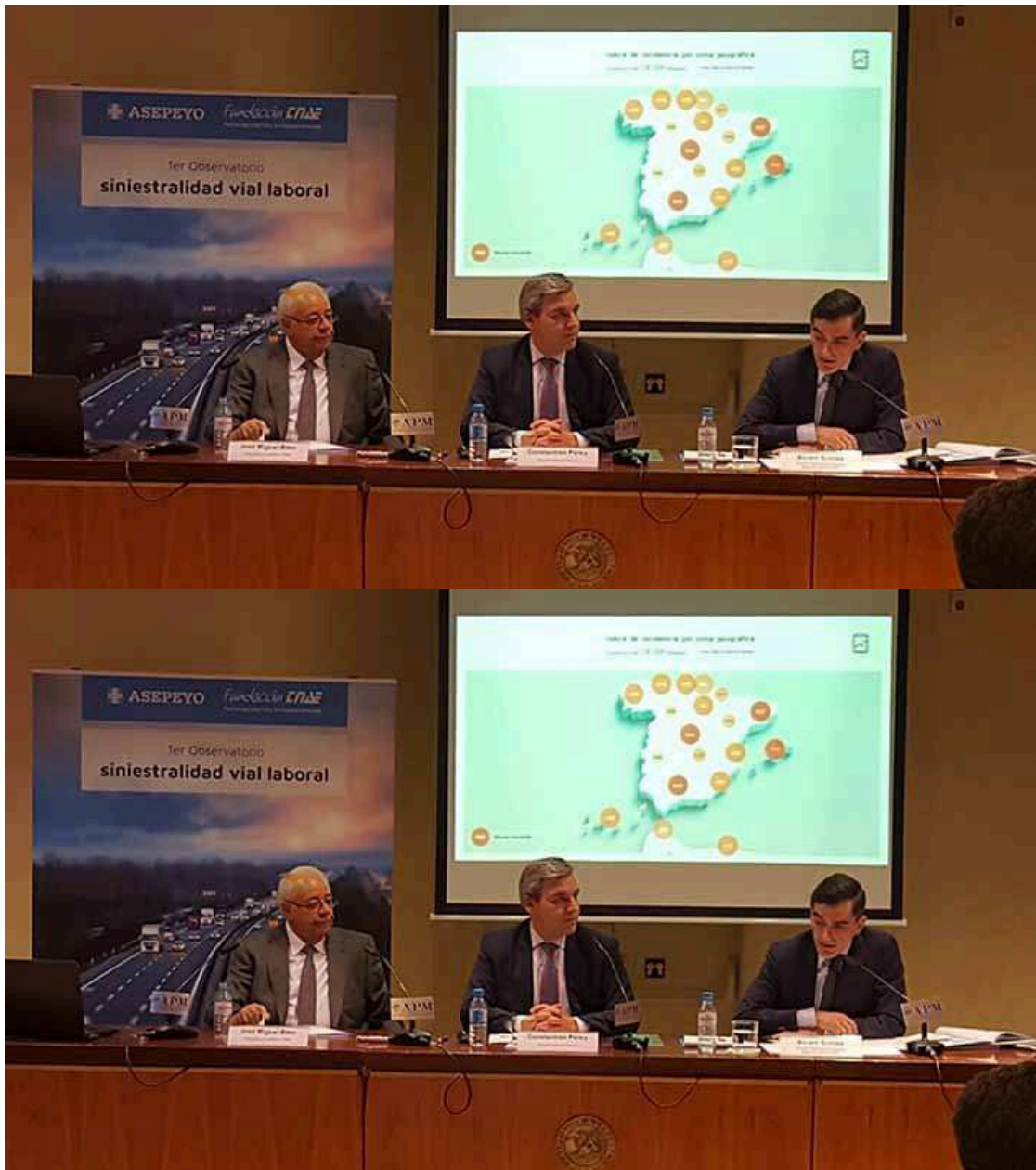
RRHHDigital

Sección patrocinada por



Asepeyo y Fundación CNAE presentan el I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España

original



La mortalidad en los accidentes laborales de tráfico supone ya el 45% de la mortalidad por siniestro laboral en España

Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, ha afirmado que 'el balance de los fallecidos en accidentes de tráfico laborales requiere medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial. Los accidentes de tráfico son una de las causas más importantes de accidentes en el trabajo, de ahí que la Mutua destine un 20 % del importe total de los pagos por incapacidad permanente'.

José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE ha animado a las empresas a invertir en formación, ya que es una de las acciones más efectivas para prevenir los accidentes viales laborales.

Los siniestros viales en España representaron en 2018 un 13,4% del total de los accidentes laborales, lo que significó un incremento del 5% respecto a 2017. Sin embargo, la mortalidad en los accidentes viales laborales supuso el 45% de la habida en la totalidad de los accidentes laborales, con un crecimiento del 10% en tan solo un año.

Ante esta alarmante situación, Asepeyo y Fundación **CNAE** han creado el I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España, el cual acaba de ofrecer en Madrid sus primeros datos y conclusiones.

El Observatorio nace con la voluntad de concienciar a las empresas y a los trabajadores de la magnitud del problema y de la necesidad de adoptar planes específicos en el ámbito laboral, para combatir esta tragedia social que ocasiona también numerosas pérdidas económicas y cuantiosos daños al tejido productivo del país.

En la actualidad, la duración media de las bajas por accidente laboral de tráfico es 7,4 días más larga que la del resto de accidentes laborales. Respecto a la edad, el mayor índice de incidencia se sitúa en el tramo de 16 a 29 años, tanto en accidentes en jornada como in itinere.

Con relación al día de la semana en que se producen, el lunes es el que registra más accidentes in itinere, y el viernes en misión (o sea, durante la jornada laboral). El estudio también refleja que el sector de actividad económica con mayor tasa de incidencia es la hostelería, y el de menor, la educación.

Las regiones que padecen más accidentes de tráfico laborales son Baleares, Andalucía, Cataluña y Madrid y las que menos son La Rioja, Extremadura y Castilla y León.

Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, ha afirmado que 'el balance de los fallecidos en accidentes de tráfico laborales requiere medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial. Los accidentes de tráfico son una de las causas más importantes de accidentes en el trabajo, de ahí que la Mutua destine un 20 % del importe total de los pagos por incapacidad permanente'.

Durante el acto, Asepeyo y Fundación **CNAE** han presentado los resultados de una encuesta sobre movilidad y seguridad vial laboral, cuyo objetivo era conocer la realidad empresarial en materia de seguridad vial laboral. Según los datos extraídos, el 40% de las firmas no disponen de un plan de movilidad, y menos de la mitad hacen formación vía laboral, limitándose a acciones informativas (trípticos, correos, vídeos, infografías, etc.), y dejando de lado iniciativas de eficacia contrastada en la reducción de accidentes, como son las charlas de concienciación, los cursos de conducción, las actividades con simuladores, etc.

En este sentido, **José Miguel Báez**, presidente de Fundación **CNAE**, ha animado a las empresas a invertir en formación, pues no requiere grandes desembolsos y es una de las acciones más efectivas para prevenir los accidentes viales laborales. Dicha inversión les permitiría reducir considerablemente los costes personales y económicos ocasionados por este tipo de accidentes.

Para Álvaro Gómez Méndez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, mejorar la seguridad vial en los desplazamientos laborales debe ser un reto prioritario en la actuación de las diferentes administraciones públicas competentes. Incorporar la cultura de la seguridad vial en todas las empresas es fundamental para lograr reducir las cifras de siniestralidad vial laboral.

Además, ha afirmado que 'la creación de este I Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España puede ser un nuevo elemento de ayuda en la consecución del objetivo de reducción anteriormente descrito'.

El auge de la comida a domicilio aumenta los accidentes de tráfico entre los repartidores

- ▶ El 45% de los trabajadores que perdieron la vida el año pasado en un siniestro laboral murieron en uno de tráfico
- ▶ Bicis y motos suponen un 28% de los accidentes ocurridos mientras se trabaja, suponen el 27 % del total durante la jornada

04.10.2019 | actualización 16:55 horas | Por RTVE.es/AGENCIAS



01.28 min

El auge de la comida a domicilio aumenta los accidentes de tráfico entre los repartidores



Casi la mitad (el 45%) de los trabajadores que perdieron la vida el año pasado, murieron en un accidente de tráfico, un 10 % más que hace un año. El sector hostelero es la actividad con mayor tasa de incidencia de accidentes de tráfico laborales, tanto durante la jornada como en los desplazamientos, según el primer observatorio de siniestralidad laboral vial en España, realizado por la mutua Asepeyo y la Confederación Nacional de Autoescuelas, que ha alertado de la situación de los **repartidores de comida a domicilio** y ha pedido medidas urgentes.

El estudio señala un alza del 5 % en el total de los siniestros viales laborales en 2018, que representaron así un 13,4 % de todos los accidentes laborales.

Por sectores, la mayor incidencia, medida en número de accidentes por

cada **100.000 trabajadores**, estuvo en la hostelería, seguida del **transporte** que, habitualmente lideraba la clasificación, según ha explicado el director territorial de Asepeyo, **Constantino Perea**.

"Vemos incrementos en la hostelería de entre el **5 %** y el **7 %** anual por el aumento de las empresas de reparto de comida a domicilio", ha apuntado Perea, que ha reclamado medidas adicionales para este tipo de empresas y ha **denunciado la situación en la que trabajan muchos de los repartidores**.

El viernes, el peor día

Otro de los aspectos en los que se nota la mayor incidencia de estas empresas, ha explicado Perea, está en el creciente peso de los accidentes de tráfico en **vehículos de dos ruedas** (motos, bicis o patinetes), que ya suponen el **27 %** del total durante la jornada de trabajo y el **18 %** en los desplazamientos.

"Las motocicletas nos preocupan mucho", ha coincidido el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, **Álvaro Gómez**, que también ha alertado de las condiciones de trabajo de los "riders".

"Se necesitan **medidas adecuadas de formación y de concienciación**", ha reclamado el presidente de la **Fundación CNAE**, **José Miguel Báez**, que ha recordado la importancia de invertir en formación "una de las acciones más efectivas para prevenir accidentes viales laborales".

Felipe Díez ha trabajado como riders durante año y medio. Sostiene que **el mayor peligro para ellos está el modelo de trabajo** "el que más rápido reparte, mas puntos tiene y más trabajo le dan" y ha añadido que "nos incentivan a saltarnos todas las señales del tráfico. Se convierte en una locura por hacer el mayor numero de pedidos posible porque **a mi no me pagan por mi disponibilidad** durante esas tres horas con lluvia nieve o calor sino porqu los pedidos que yo pueda llegara ahacer", ha detallado.

Situación que comparte su compañero **Florencio Yañéz** "El tiempo es oro, cuanto antes lo repartes, antes te cae el siguiente y eso es más dinero. **Es de lo que vives**", ha indicado.

El mayor número de accidentes se producen los viernes debido el cansancio, que hay más tráfico y además se incrementan el número de encargos. Según el estudio, **530 accidentados** en el sector durante la jornada por cada **100.000 trabajadores**

Más accidentes entre los jóvenes

Por edad, el observatorio concluye que la mayor incidencia de los **accidentes de tráfico laborales**, tanto durante la jornada laboral como en desplazamientos al trabajo, está entre los más jóvenes.

Y por regiones, **Baleares, Andalucía, Cataluña y Madrid** presentan la mayor incidencia. Sobre los días con más accidentes, los lunes lideran ambas categorías, en itinere y en jornada.

En cuanto a la duración media de las bajas por accidente laboral de tráfico el estudio concluye que son **7,4 días más largas** que la del resto de accidentes laborales.

"Se requieren medidas urgentes que reduzcan la siniestralidad vial", ha concluido Perea.



Tres muertos en un accidente laboral en las Bodegas Paniza de Zaragoza
03.07.2019



Los fallecidos en accidentes de tráfico laborales suben un 23% en el último año, cuando murieron 249 personas
19.03.2019



Las muertes en accidente de trabajo en España aumentaron un 5,5% en 2018 y marcaron su máximo en siete años
18.02.2019



Boletines RNE - Un trabajador muere y otro crítico por una fuga de amoníaco en Tarragona
31.05.2019



Un juzgado de Chiclana investiga a cuatro empresarios por tratar de ocultar presuntamente un accidente laboral
12.04.2019

Economía **Accidentes laborales** **Empleo** **Accidentes** **Empresas**

NOTICIAS



Cataluña
Torra retira la mayoría de los lazos amarillos de los edificios públicos pero recurre la orden de la Junta Electoral Central
04.10.2019



Guerra comercial
El Gobierno responde a la amenaza de aranceles de EE.UU.: "Son inaceptables"
04.10.2019



[Volver al índice](#)

Ucrania
Cinco muertos tras el aterrizaje forzoso en Ucrania de un avión de carga procedente de España
 04.10.2019

Un tetrapléjico logra mover los brazos y las piernas gracias a un exoesqueleto controlado por el cerebro
 04.10.2019

Es noticia:

- Debate Elecciones Generales
- España Vacía
- Convocatoria Selección Española
- Accidente Avión Ucrania
- Gürtel
- Cataluña
- Recetas de Cocina
- Programación TV

rtve.es

tve

rne

rtve

Noticias
 RTVE A la Carta
 Fimoteca
 Televisión
 Radio
 Deportes
 Tiempo
 Infantil
 Laboratorio

RTVE Botón Rojo
 Corresponsalías
 TVE Internacional
 TVE Catalunya
 TVE Canarias
 Teletexto
 Centros Territoriales
 TVE en directo

Radio Nacional
 Radio Clásica
 Radio 3
 Ràdio 4
 Radio 5
 Radio Exterior
 Podcast

Corporación RTVE
 Sala de Comunicación
 Manual de estilo
 Código de autorregulación
 Derecho de acceso
 Ofertas de empleo
 Oficina del Defensor

Perfil del Contratante
 Canal Ético
 Instituto RTVE
 Orquesta Sinfónica y Coro RTVE
 Dirección Comercial
 Impulsa Visión

Utilizamos cookies propias y de terceros para mejorar nuestros servicios y mostrarle información relacionada con sus preferencias mediante el análisis de sus hábitos de navegación. Si continúa navegando, consideramos que acepta su uso. Puede cambiar la configuración u obtener más información [aquí](#).

Aceptar

Repaso a la prensa.04/10/2019

eduardo • original



Azuqueca de Henares.

Octubre 2019, página web oficial.

Sigue sin presentarse nota de prensa oficial sobre el grave accidente ocurrido en el ayuntamiento. (al menos en la pagina del ayuntamiento, en tv Azuqueca dicen que lo sienten mucho y total apoyo a la familia, sic)
11:15, sin noticias nuevas.

Detenido tras apuñalar a su hermana en una disputa familiar en la calle General Moscardó Guzmán de Guadalajara.

La "fiebre del oro fotovoltaico" no ha hecho más que empezar en la provincia
Se está "sembrando" Guadalajara de parques solares, a 1.000 euros la hectárea: lea dónde y cómo

Europa- press Guadalajara-CyLM.

Posdata: Nada tranquilo si ademas no intentas atropellar a un guardia civil, ni le encañonas con una escopeta, pues absolutamente tranquilo.

CORRUPCIÓN

Laboral

Posdata: Y una mierda que os comáis cabrones.

***Posdata: ¿que coño pinta la ultraderecha fascistoide en un debate político estamos gilipollas o que.
España se droga como nunca: el gasto en narcóticos supera los 20 millones diarios
El Gobierno dice no poder evitar la Supercopa en Arabia Saudí, aunque 'no le guste'
Posdata : Y una mierda decir la verdad, nos tienen cogidos por los cojones.
Un alto oficial del Ejército en la reserva suscribe una carta a favor del franquismo***

Marcelino García expone la situación de los riesgos laborales en España y las necesidades de implantar medidas de prevención

La Policía Local de Fuenlabrada premiada en los VII Premios Nacionales de Seguridad Vial

original

Dos agentes del Servicio de Policía Local de Fuenlabrada han sido premiados



viernes, 4 de octubre de 2019 Fuenlabrada

Los **VII Premios Nacionales de Seguridad Vial para las Policías Locales** han concluido con reconocimientos para dos miembros del Servicio de Policía Local de Fuenlabrada. El jurado ha otorgado la medalla de Plata a la Seguridad Vial al Oficial **D. Alfredo Martínez Iglesias**, y, por otro lado, la medalla de Oro a la Seguridad Vial al Intendente Jefe **D. Miguel Ángel García García**.

El jurado encargado de otorgar los premios está organizado por **Fesvial**, en colaboración con **Unijepol**, y cuenta con el apoyo de la FEMP, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la Feria Trafic.

El jurado ha valorado el trabajo de la Policía Local de la ciudad en el ámbito de la seguridad vial y la innovación

Valorando la innovación

La Policía Local de Fuenlabrada señala que estas distinciones se han otorgado, valorando “muy positivamente” las distintas acciones desarrolladas para “**garantizar la seguridad vial** en nuestra ciudad” y la innovación “al **impulsar la sección de vigilancia aérea**, con vehículo aéreo no tripulado (DRON), con el objetivo de detectar conductas inapropiadas”.

Tag

[VII Premios Nacionales de Seguridad Vial](#)[Policía Local](#)[premiados](#)[premios](#)[distinción](#)[medalla de plata](#)[medalla de oro](#)[seguridad vial](#)[Fuenlabrada](#)

Un policía de Coslada, medalla de plata a la Educación Vial

original

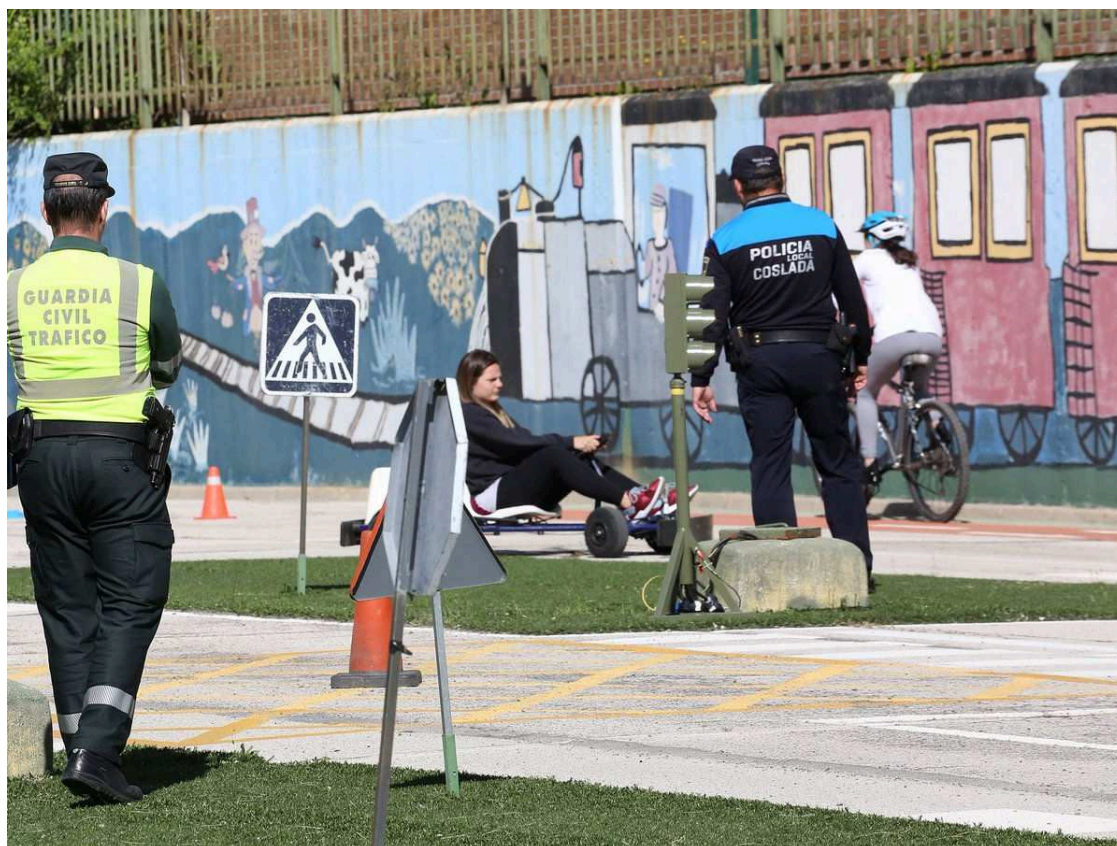


Foto cedida por Ayuntamiento de Coslada

Recogerá la distinción en los Premios de la Fundación Española para la Seguridad Vial

La Fundación Española para la Seguridad Vial, en colaboración con Unijepol, en sus VII Premios de Seguridad Vial para las Policías Locales, ha resuelto entregar una medalla de plata a la educación vial al policía local de Coslada, Santos Barba. Estos premios cuentan con el apoyo de la FEMP, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la Feria Trafic. Se entregarán dentro de una semana (el próximo jueves 10 de octubre) en la 3ª Convención Nacional de Seguridad Vial para las Policías Locales, en el IFEMA de Madrid, en el marco de la Feria Trafic.

La candidatura de Santos Barba a estos galardones fue propuesta por el Intendente Jefe del Cuerpo de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, quien estimo que el ahora galardonado cumplía todas las cualidades y valores que se exigían en el concurso. Este agente ha obtenido en su carrera profesional dos felicitaciones y distinciones por la Jefatura de Policía Local y por la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Coslada, además de ser haber sido distinguido por otras administraciones, así como por entidades privadas.

El alcalde de Coslada, Ángel Viveros, ha destacado "su calidad profesional y humana por la que ha sido un ejemplo a lo largo de su dilatada carrera profesional que supera los 31 años de servicio, gran parte de ellos dedicados a la Sección de Educación Vial, de la que fue fundador. Su nivel de profesionalidad es extraordinario".

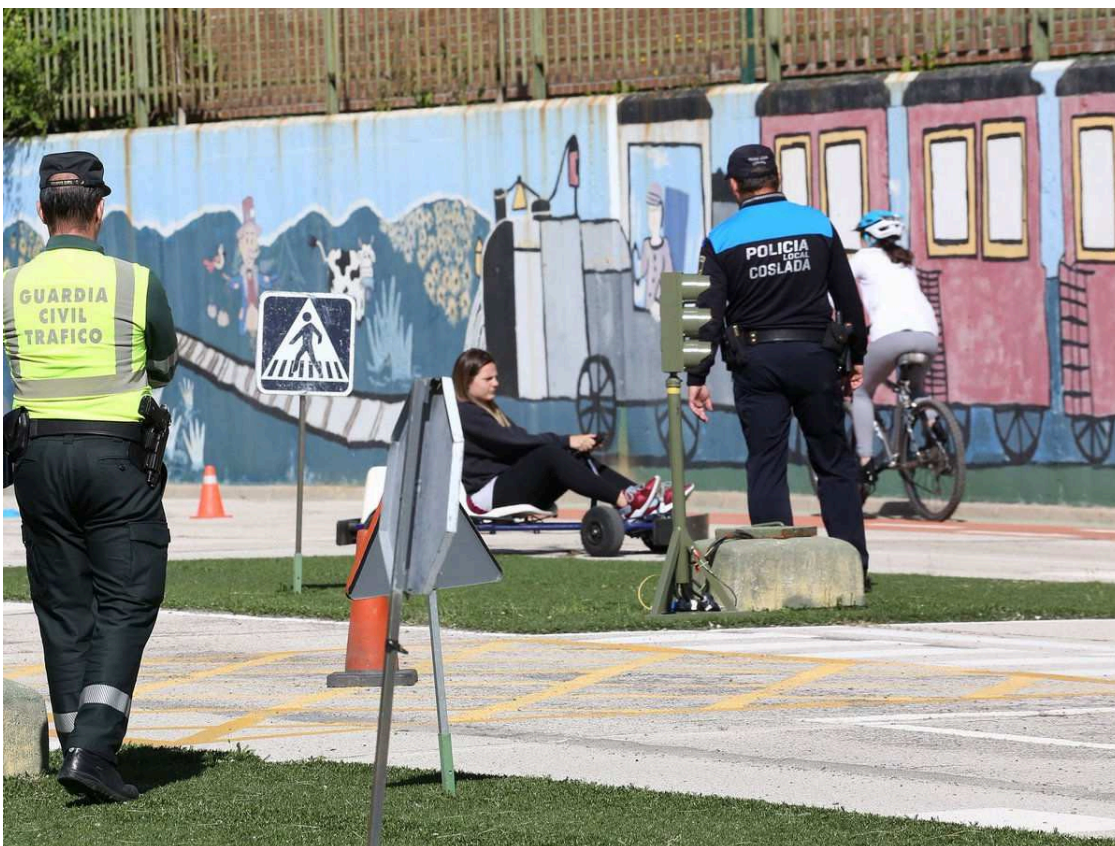
Por su parte, para el Intendente Jefe de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, Santos Barba "goza de gran prestigio y reconocimiento por su trabajo diario, especialmente dentro de la Comunidad Educativa de Coslada, lo cual se extiende también al plano humano, donde se le observa especial esmero y cercanía en el trato y relación con todos, niños, adolescentes, personas con necesidades educativas especiales, con personal docente, etc."

Santos Barba ingresó en la Policía Local de Coslada en el mes de diciembre de 1986. En los primeros años de su carrera le fueron asignados servicios de 'policía polivalente', con labores de seguridad ciudadana, tráfico y movilidad, así como 'policía de barrio'. Alrededor del año 1989 comienza a prestar servicio con regularidad en el Centro de Control de la Policía Local, ahora denominado Centro Integral de Comunicaciones.

En el año 1991, comenzó a simultanear su servicio en el Centro de Control, con las funciones de monitor de Educación Vial, éstas últimas desempeñadas por entonces fuera de su horario habitual de trabajo y como actividad extraescolar para los alumnos/as que asistían a este tipo de acción formativa, que resultó ser el germen la Sección de Educación Vial, dentro de la Policía Local de Coslada.

Esa situación de transitoriedad se dio hasta el año 1995, momento en el que se creó la mencionada Sección, quedando adscritos por entonces, y en dedicación exclusiva, dos funcionarios (un cabo y este mismo policía). Desde entonces, y hasta el pasado curso escolar 2017/18, este agente de la Policía Local ha desempeñado la función de Monitor de Educación Vial en Colegios.

A lo largo de los más de 20 años en los que se viene desarrollando el proyecto de Educación Vial para la Comunidad Educativa de Coslada, desde la Sección de Educación Vial de la Policía Local de Coslada, el trabajo de Santos Barbas ha llegado a unas 50.000 personas. Está en posesión del título de profesor de educación vial, otorgado por la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior.



FESVIAL condecora al agente de la Policía Local de Coslada, Santos Barba, con una medalla de plata a la Educación Vial

original



Like 0 Share

Coslada, viernes, 4 de octubre de 2019.- La Fundación Española para la Seguridad Vial, en colaboración con Unijepol, en sus VII Premios de Seguridad Vial para las Policías Locales, ha resuelto entregar una medalla de plata a la educación vial al policía local de Coslada, Santos Barba.

Estos premios cuentan con el apoyo de la FEMP, la DGT, la Fundación CNAE, Ifema y la Feria Trafic. Se entregarán dentro de una semana (el próximo jueves 10 de octubre) en la 3ª Convención Nacional de Seguridad Vial para las Policías Locales, en el IFEMA de Madrid, en el marco de la Feria Trafic.

La candidatura de Santos Barba a estos galardones fue propuesta por el Intendente Jefe del Cuerpo de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, quien estimo que el ahora galardonado cumplía todas las cualidades y valores que se exigían en el concurso.

Este agente ha obtenido en su carrera profesional dos felicitaciones y distinciones por la Jefatura de Policía Local y por la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Coslada, además de ser haber sido distinguido por otras administraciones, así como por entidades privadas.

Calidad profesional y humana

El alcalde de Coslada, Ángel Viveros, ha destacado "su calidad profesional y humana por la que ha sido un ejemplo a lo largo de su dilatada carrera profesional que supera los 31 años de servicio, gran parte de ellos dedicados a la Sección de Educación Vial, de la que fue fundador. Su nivel de profesionalidad es extraordinario".

Por su parte, para el Intendente Jefe de la Policía Local de Coslada, Gabriel Cerrato, Santos Barba "goza de gran prestigio y reconocimiento por su trabajo diario, especialmente dentro de la Comunidad Educativa de Coslada, lo cual se extiende también al plano humano, donde se le observa especial esmero y cercanía en el trato y relación con todos, niños, adolescentes, personas con necesidades educativas especiales, con personal docente, etc."

Larga trayectoria

Santos Barba ingresó en la Policía Local de Coslada en el mes de diciembre de 1986. En los primeros años de su carrera le fueron asignados servicios de 'policía polivalente', con labores de seguridad ciudadana, tráfico y movilidad, así como 'policía de barrio'.

Alrededor del año 1989 comienza a prestar servicio con regularidad en el Centro de Control de la Policía Local, ahora denominado Centro Integral de Comunicaciones.

En el año 1991, comenzó a simultanear su servicio en el Centro de Control, con las funciones de monitor de Educación Vial, éstas últimas desempeñadas por entonces fuera de su horario habitual de trabajo y como actividad extraescolar para los alumnos/as que asistían a este tipo de acción formativa, que resultó ser el germen la Sección de Educación Vial, dentro de la Policía Local de Coslada.

Esa situación de transitoriedad se dio hasta el año 1995, momento en el que se creó la mencionada Sección, quedando adscritos por entonces, y en dedicación exclusiva, dos funcionarios (un cabo y este mismo policía). Desde entonces, y hasta el pasado curso escolar 2017/18, este agente de la Policía Local ha desempeñado la función de Monitor de Educación Vial en Colegios.

A lo largo de los más de 20 años en los se viene desarrollando el proyecto de Educación Vial para la Comunidad Educativa de Coslada, desde la Sección de Educación Vial de la Policía Local de Coslada, el trabajo de Santos Barbas ha llegado a unas 50.000 personas. Está en posesión del título de profesor de educación vial, otorgado por la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior.

El carril bici excluye a los patinetes que vayan a más de 30 kilómetros por hora

El Ayuntamiento plantea que los vehículos de movilidad personal no circulen por la acera en ningún caso ● Los ciudadanos podrán hacer sugerencias a la ordenanza

Adzubenam Villullas
 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Los patinetes y demás vehículos eléctricos de movilidad personal que alcancen velocidades superiores a los 30 kilómetros por hora no podrán circular por la red de carriles bici de Las Palmas de Gran Canaria, estos deberán ir por la calzada, junto al resto de vehículos motorizados. Así lo ha adelantado el edil municipal de Movilidad, José Eduardo Ramírez, ante el proceso de participación ciudadana que abrirá en noviembre el Ayuntamiento para que los ciudadanos puedan aportar ideas a la nueva ordenanza de tráfico de la capital. El borrador de la normativa cuenta con 13 líneas maestras con el peatón como eje central, entre las que se incluyen las nuevas formas de desplazamientos.

Los vehículos de movilidad personal, entre los que se incluyen los patinetes o los *segways*, que no alcancen la velocidad estipulada de 30 kilómetros por hora deberán ir en cualquier caso por los carriles bici o por la calzada en caso de no existir esta alternativa. La idea del Ayuntamiento es "equiparar" este nuevo tipo de movilidad con las bicicletas. "Hasta ahora este tipo de aparatos no estaban recogidos por las ordenanzas, eran meros juguetes, por eso hemos visto necesario incluirlos", señala Ramírez. No obstante, el edil de transportes asegura que estos parámetros podrán ser modificados en el proceso participativo que iniciarán en breves.

Estos patinetes eléctricos han proliferado en las calles de la ciudad en los últimos años y, hasta ahora, no se habían recogido en ningún tipo de normativa. Es más, el Ayuntamiento está a la espera de una legislación estatal por parte de la Dirección General de Tráfico (DGT) que no llega ante la falta de Gobierno, apunta Ramírez. De esta manera, la or-



Un hombre en patinete eléctrico circula por un carril bici en el parque Santa Catalina. | JUAN CASTRO

Movilidad diseñará junto a los colegios una red de "caminos escolares seguros"

denanza también incluye el tipo de infracciones a las que se verán sometidos los conductores de estos vehículos. "Se trata de dar seguridad jurídica a todos, a los usuarios y a la Policía, quienes no sabían qué hacer hasta ahora", señala el concejal.

Una de las líneas maestras de la nueva ordenanza gira en torno a la "actualización y simplificación de la disciplina viaria". En este sentido, el Ayuntamiento incluirá los nuevos vehículos, pero también últimos cambios en torno a las zonas azul y verde o una regulación más detallada para la bicicleta; "teniendo en cuenta la expansión de la red ciclista", apunta Ramírez.

No obstante, Movilidad posiciona a la bicicleta "como un modo de desplazamiento prioritario" en una de las directrices de la ordenanza. También incluye la MetroGuagua como nuevo sistema de transporte que vertebrará los desplazamientos en la ciudad y cuyas obras están en ejecución. Se contemplan así, elementos como los carriles segregados del BRT y su uso exclusivo o la prioridad semafórica.

Precisamente, la ordenanza, en líneas generales, da prioridad al transporte público y al peatón, además de incentivar la creación de nuevas zonas rodiales y de tráfico calmado, con calles a 30 o residenciales. En este sentido, plantea la creación de "programas de caminos escolares seguros". El concejal del área señala que, al implantarse estas medidas "paulatinas", no será necesario tomar otras más "drásticas" tal y como se ha hecho en ciudades como Madrid.

Los caminos escolares seguros son un tipo de experiencia que ya existe en numerosas ciudades españolas como Granada o Barcelona. En estos, se marcarán rutas de "paso preferente" en el que los niños irán formando grupos a medida que se acerquen al colegio, acompañados en todo momento por uno o varios padres, según explica Ramírez. "Se trata de una medida que facilita la conciliación, habrá que hablar con todas las ampas de los centros educativos para ponernos todos de acuerdo y diseñar los recorridos", apunta el edil.

Todos los residentes en la capital mayores de 16 años podrán aportar sugerencias y cambios. Será posible a través de la web municipal de participación ciudadana (decide.laspalmasgc.es) a partir del 1 de noviembre, cuyos resultados dará a conocer el Ayuntamiento a final de año. La idea es actualizar una normativa que había quedado "obsoleta".

Líneas maestras de la nueva ordenanza de Movilidad

► Primera Principios generales

La nueva normativa fomentará los "modos de transporte sostenibles" y mejora del medio ambiente urbano.

► Segunda Zonas de convivencia vial

Se establecerán nuevas zonas de tráfico calmado, que podrán ser de convivencia modal o zonas de prioridad peatonal.

► Tercera Mayor protección al peatón

La normativa resultante de este proceso dará mayor protagonismo al peatón en sus desplazamientos por la ciudad.

► Cuarta Accesibilidad

Más facilidades para los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.

► Quinta Movilidad ciclista

La bicicleta como prioridad.

► Sexta Fomento transporte público

La normativa favorecerá la circulación del transporte público colectivo.

► Séptima La MetroGuagua

La ordenanza recogerá el nuevo siste-

ma de transporte de alta capacidad.

► Octava Vehículos de movilidad personal

Correcta utilización de patinetes y demás vehículos individuales eléctricos.

► Novena Estacionamientos regulados

El documento recogerá las últimas modificaciones en cuanto a la zona azul y la zona verde se refiere.

► Décima Motocicletas

Extensión de las zonas avanzadas para motocicletas y promover el alquiler.

► Undécima Vehículos eléctricos

La ordenanza favorecerá la instalación de puntos de recarga para suministrar a los coches eléctricos.

► Duodécima Estacionamientos generales

Se recogerán las últimas modificaciones en la regulación del régimen de parada y estacionamiento de uso general.

► Trigésima Disciplina viaria

Actualización de las infracciones y sanciones en materia vial en consonancia con las nuevas regulaciones.

la buena vida



Las normas también son para los patinetes

Texto de **Ramón Álvarez**

Los patinetes eléctricos han tomado las ciudades españolas para convertirse en una alternativa a la movilidad. Sin embargo, su falta de regulación hace que su encaje aún sea difícil.

La facilidad de su manejo, su agilidad, su ligereza y unas dimensiones y un peso que permiten guardarlo en casa o en el trabajo y hasta acarrear con él en el transporte público hacen del patinete eléctrico un vehículo perfecto para trayectos cortos por la ciudad, esos que representan en torno al 80% de la movilidad urbana. Sin embargo, su uso no deja de ser controvertido por la falta de una regulación genérica, por edictos, bandos y ordenanzas municipales de uso que divergen entre sí y, sobre todo, por la difícil convivencia entre sus usuarios y peatones, ciclistas y conductores.

Lo primero que conviene saber antes de subirse a la plataforma de un patinete o de cualquier otro de los denominados vehículos de movilidad personal (VMP) –segway, hoverscooter, unicycle o

cualquier plataforma con ruedas y motor eléctrico– es por dónde se puede circular y por dónde está prohibido. Y eso depende tanto de las características del vehículo como de la ciudad donde nos encontremos. Las regulaciones locales, donde las hay, se basan en una instrucción genérica que la DGT publicó en el 2016 a la espera de su inclusión en el Código de Circulación.

La instrucción divide en cuatro grupos estos vehículos, aunque los patinetes y otros VMP similares quedan agrupados en dos. El primero, el grupo A, estaría limitado a los patinetes de menos de un metro de longitud, una medida que la mayoría de los que circulan por las calles españolas superan ligeramente. Su velocidad máxima sería de 20 km/h, aunque la inexistencia de una ficha técnica homologada hace de este requerimien-

to papel mojado. Los VMP de esta categoría no tendrían que llevar timbre, freno ni sistema de iluminación o catadióptricos, dispositivos que ya tienen la mayoría de patinetes. En el grupo B se situarían los VMP de hasta 30 km/h, mayor longitud e incluso sillín.

Sin obviar esta instrucción, la mayoría los ayuntamientos que han regulado su uso han realizado factores de corrección sobre velocidad, dimensiones y sistemas de seguridad. Y por norma general segregan a los VMP de hasta 25 km/h por los carriles bici y zonas pacificadas, apartándolos de aceras y calzadas. También de forma genérica, el uso de estos vehículos está limitado a mayores de 15 años. El casco suele ser sólo recomendable. En ningún caso hay que olvidar que en el 2018 se registraron cinco víctimas mortales en accidentes de patinete. ○



de ruedas, ciudades y normas



PATINETE, HOVERSCOOTER, UNICICLO

Velocidad máxima	20 km/h
Masa máxima	25 kg
Anchura máxima	0,6 m
Longitud máxima	1 m
Radio giro máx.	1 m
Peligrosidad frontal	1
Timbre	no
Freno	no



SEGWAY, PATINETE GRANDE

Velocidad máxima	30 km/h
Masa máxima	50 kg
Anchura máxima	0,8 m
Longitud máxima	1,9 m
Radio giro máx.	2 m
Peligrosidad frontal	3
Timbre	sí
Freno	sí

Alicante

Siguiendo el modelo de València y Benidorm, el Consistorio ultima una ordenanza que equipará los VMP a las bicicletas. La novedad es que exigirá seguro y casco.

Badajoz

Sin una ordenanza municipal que los regule, la policía local ha emprendido una campaña informativa para evitar que los VMP amenacen la circulación de los peatones y excedan los 25 km/h. Cáceres sigue el mismo modelo.

Barcelona

Ya está en vigor la ordenanza que regula el uso de los VMP. Se equiparan a las bicicletas y no se les permite circular por la calzada salvo en zonas 30 y calles de plataforma única. El casco sólo es obligatorio para el tipo B. Se limita la circulación en grupo a las zonas turísticas.

Bilbao

El Ayuntamiento debate la regulación de los VMP, aunque ha prohibido que circulen por las aceras. Deben hacerlo por los bidegorrís y las calles con velocidad limitada a 30 km/h, el 87% del total.

Cádiz

La ciudad acaba de estrenar una normativa restrictiva que limita a 20 km/h la velocidad de los VMP. Sólo podrán circular por carriles bici y por calzadas donde la velocidad está limitada a 20 km/h.

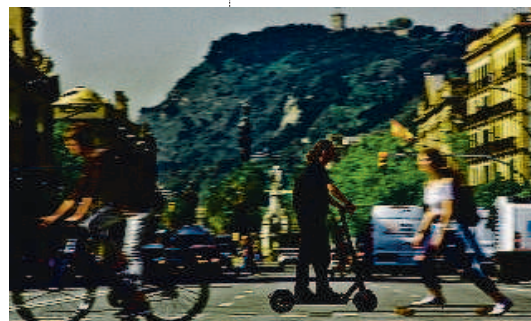
Córdoba

La regulación que ultima el Consistorio cataloga los VMP en función de su potencia. Los de más 250 W de potencia serán considerados vehículos motor, el resto serán

asimilados a la bicicleta. Se segregarán entre calzada y carril bici. El casco será obligatorio en los más potentes.

A Coruña

El atropello por parte de un



patinete a gran velocidad de una mujer mayor y la fuga del culpable ha abierto el debate en una ciudad que permite circular a estos vehículos por las aceras a la velocidad de un peatón.

Cuenca

Sin ordenanza específica, el Consistorio equipara VMP y bicicletas y les permite circular por aceras, carriles bici a un y calzadas, limitando en cada caso su velocidad.

Gijón

El futuro Plan de Movilidad prevé ser restrictivo con los VMP y apartarlos tanto de las calzadas, incluidas las zonas 30, como de los carriles bici y las aceras. Sólo podrían circular por parques y plataformas de convivencia.

Girona

El Consistorio debate la futura regulación de los VMP. Lloret de Mar sí cuenta con su normativa, que los obliga a circular a 50 m de bicicletas u otros VMP y de que sus usuarios vayan documentados.

Granada

La regulación en la que trabaja el Consistorio expulsará a los VMP de las aceras y les permitirá circular por donde lo hagan las bicicletas, que podrán ocupar el carril dere-

cho de la calzada de la mayoría de calles.

Guadalajara

La propuesta de regular los patinetes eléctricos acaba de llegar al pleno municipal, que hasta ahora ha dejado libertad a los usuarios.

Leida

La Paeria prohibirá que los VMP circulen por aceras y calzadas. Sólo podrán ir por el carril bici o por plataformas únicas y calzadas limitadas a 20 km/h y 30 km/h.

Madrid

La nueva ordenanza de movilidad sólo permite la circulación de los VMP por carriles bici exclusivos o calles de 20 km/h o 30 km/h, según su categoría. Para ello deben disponer de timbre, luces y elementos reflectantes. Los de alquiler necesitan seguro.

Málaga

Mientras espera una normativa estatal, el consistorio se ha limitado a prohibir el acceso de VMP al centro histó-

→ rico y retira los patinetes que no estén estacionados en una de las numerosas zonas que ha adaptado para ello.

Murcia

El Consistorio prevé limitar la velocidad de los VMP a 20 km/h. En el borrador de la ordenanza que los regulará se establece que deberán circular por carriles bici y vías pacificadas y fija en los 15 años como la edad mínima para poder circular.

Oviedo

Con un plan de carriles bici aún por desarrollar, el Consistorio se ha limitado a sacar a los patinetes de las aceras.

Pamplona

La nueva ordenanza de movilidad envía a los VMP a los carriles bici y, a los de categoría B, a vías donde no se superen los 30 Km/h. En caso de no poder garantizarse un mínimo de 1,5 m de distancia de los peatones, los usuarios deben ir también caminando. Es obligatorio llevar casco, DNI, la documentación técnica del vehículo, chaleco reflectante y alumbrado con escasa visibilidad.

Palma

La ordenanza municipal considera VMP a todos los patinetes de menos de 1000W sin sillín. Deberán circular por carriles bici y zonas 30 y disponer de timbre, sistema de frenado, luces y elementos reflectantes homologados. La edad mínima para manejarlos es de 15 años.

Las Palmas

Sin normativa específica, se insta a los VMP a circular por los carriles bici, aunque donde no existan lo pueden hacer por la calzada.

San Sebastián

Los VMP deberán circular por los bidegorris y está prohibido su uso en la Parte Vieja, parques o zonas peatonales. El Consistorio fija en 16 años la edad mínima para poder circular con ellos.

Santa Cruz

La nueva ordenanza municipal de Circulación y Movilidad divide los VMP por peso y velocidad (menos de 25 kg y un máximo de 20 km/h y más de 25 kg y un máximo de 30 km/h), los equipara a las bicicletas y sólo los segundos podrán circular por zonas 30. Siempre se debe mantener una distancia de separación mínima de 1 m respecto de los peatones.

Santander

El pleno municipal ha descartado regular el uso de los VMP a la espera de una normativa estatal.

Segovia

El Ayuntamiento aplica la lectura más restrictiva de su ordenanza de movilidad y prohíbe la circulación de VMP por aceras, calzadas y zonas peatonales.

Sevilla

La nueva normativa limita a 25 km/h la velocidad y a 250 W la potencia de los patinetes. Deberán circular por las vías ciclistas y zonas 20 o 30 y disponer de luces y timbre. Los usuarios deberán portar la documentación técnica del vehículo. Los patinetes con sillín están prohibidos.

Soria

Sin normativa específica, la policía local vigila que los patinetes no superen la velocidad del peatón en los espacios compartidos.

Lo imprescindible. Aunque en muchas ciudades no sean obligatorios, el casco, los elementos reflectantes y un portamóvil son complementos esenciales para circular en patinete



CASCO PLEGABLE 70 €

Práctico, elegante y seguro a partes iguales, el casco plegable Cloasca Helmet aporta la comodidad de poder guardarlo en cualquier lugar. Disponible en diversas tallas y colores.



SOPORTE PARA

TELÉFONO MÓVIL 40 €

Quad Lock Pro es un práctico soporte para el móvil que permite dotar al patinete de un navegador e incluso de un dispositivo de manos libres.

MOCHILA CON INDICADORES LUMINOSOS DE DIRECCIÓN Y PARADA 75,99 €

Inercia presenta esta mochila Ecoriders que permite señalar las maniobras mediante un mando a distancia.



Tarragona

Equiparados a las bicicletas, deben circular por sus vías propias o la calzada sin superar los 25 km/h.

València

En vigor desde verano, la nueva Ordenanza de Movilidad divide los VMP en dos grupos según su velocidad (20 km/h y 30 km/h), peso y dimensiones. Todos deben circular por las ciclovías y tener timbre y freno. El casco es obligatorio en los de tipo B.

Valladolid

La futura Ordenanza de Movilidad Urbana prevé que los VMP circulen exclusivamente por ciclovías y zonas 30.

Vigo

Sin normativa específica, la policía local multa a los usuarios de VMP que circulan por la acera a una velocidad superior a la de los peatones.

Vitoria

El Consistorio ha elaborado un borrador que prevé limitar la velocidad de los VMP a 20 km/h y prohibir su circulación tanto por aceras como por calzadas, salvo las zonas 30. Deberán usar los bigorris y llevar timbre y luces.

Zamora

Sin ordenanza específica, la policía local ya ha multado a algún usuario de VMP por circular por la calzada sin iluminación ni señalización.

Zaragoza

El Consistorio ya ha limitado el uso de los VMP a vías pacificadas y carriles bici. La policía local multó en los primeros seis meses de 2019 multó a 500 usuarios de estos vehículos, la mitad por circular por zonas prohibidas.

LOS NÚMEROS

29

Años. Es la edad media en España de los usuarios de patinetes eléctricos y otros VMP utilizados en la actualidad en ciudad, según un estudio.

300

Accidentes. La Fiscalía de Seguridad Vial aporta este dato relativo a siniestros con víctimas en 2018 en el que estuvieron involucrados VMP.

5

Víctimas mortales. Los fallecidos el año pasado se debieron al atropello a un peatón, una caída y tres choques con otros vehículos.



JOSUE CORREA

17

Fallecidos. Un estudio de la Fundación Línea Directa ha proyectado una cifra de muertos por accidente este año que triplica el dato de 2018.

95%

No respeta las normas. Casi todos los encuestados creen que los usuarios de patinetes eléctricos no cumplen con las normas de tráfico.

67%

Udsusuarios potenciales. Dos tercios de los encuestados optarían por este medio de transporte en caso de restricciones al tráfico en su ciudad.

La DGT fijará un marco normativo a espera de la UE

● Tráfico trabaja con el borrador de un Real Decreto que diferencia tipos de VMP y exigencias

J. Ronchel HUELVA

No sólo a España ha cogido por sorpresa la irrupción en las calles de estos vehículos eléctricos personales. El problema del vacío legal existente se extiende al resto de países de la Unión Europea, entre los que hay también disparidad de puntos de vista.

Ni siquiera dentro de la UE hay acuerdo. La Comisión Europea se ha alineado con la visión de quienes creen que los VMP están dentro de la directiva de automóviles y que sólo es necesario definir la forma de identificarlos. El Parlamento Europeo, por su parte, y otros Estados miembros, entre ellos España, considera que no se pueden encuadrar los VMP en la directiva de automóviles y que es necesario un marco normativo específico. El desencuentro también entre países se traslada al Consejo Europeo, que aún debe definir su postura. Pero al menos hasta el año que viene no se prevé que se aborde la cuestión. Y ningún Estado se atreve a regular antes de que Bruselas unifique el criterio.

En España fue la DGT, en noviembre de 2016, la primera en pronunciarse sobre los nuevos patinetes eléctricos a través de la Instrucción 16/V-124, una aclaración que fue poco más allá de lo que ya

se contemplaba como vehículo de movilidad personal (VMP).

Un avance mayor supone el Real Decreto en el que se ha trabajado el último año. Debía haberse aprobado este verano pero ha sido víctima de la falta de estabilidad del Gobierno. Su borrador, en cualquier caso, ha avanzado un marco legal sobre el que ya trabajan los ayuntamientos que aún no habían regularizado con ordenanzas los patinetes eléctricos.

Por lo pronto, la DGT ya establece de forma más concreta una clasificación con cuatro tipos de vehículos con diferentes especificaciones técnicas y exigencias.

Los básicos son los considerados juguetes, entre los que figuran los patinetes tradicionales, no motorizados, y los *hoverboard*, muy extendidos entre el público infantil, pero para los que se establece que no superen los 6km/h de velocidad. Son los únicos a los que se les permitirá la circulación en aceras, en exclusiva, además, sin posibilidad de pasar a la calzada.

Los vehículos de movilidad personal como tal serán los patinetes eléctricos, los monociclos eléctricos y los *segway*, los de mayor trayectoria entre esta clase. No podrán superar los 25km/h, necesitarán de registro y tendrán circulación restringida.

Las bicicletas eléctricas se equiparan por la DGT a las tradicionales, dado que su motorización no les permite alcanzar grandes velocidades, aunque se les abre el acceso a la calzada, a la que limita el uso de los encuadrados en la categoría L1E, para patinetes con sillín y motos eléctricas, equiparadas a ciclomotores. Son los que más exigencias tendrán.

Clasificación de la DGT

JUGUETES	
Juguetes eléctricos o no, como patinetes impulsados por el pie, o VMR, como carritos para mayores y sillas de ruedas	
<ul style="list-style-type: none"> Velocidad máxima: 6 km/h Circulación: Pueden desplazarse por las aceras. Nunca por la calzada. Permisos: No requiere permiso, matrícula o identificación alguna. 	
PATINETE TRADICIONAL 'HOVERBOARD'	
VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL	
Todos aquellos eléctricos sobre una o dos ruedas y sobre los que el usuario va de pie.	
<ul style="list-style-type: none"> Velocidad máxima: 25 km/h Circulación: Únicamente carriles bici o calzadas habilitadas para circular a 30 Km/h. Nunca por las aceras. Permisos: Certificado de la UE y número de registro. 	
PATINETE ELÉCTRICO 'SEGWAY'	
BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO	
Bicicletas clásicas equipadas de un motor eléctrico de apoyo	
<ul style="list-style-type: none"> Velocidad máxima: -- km/h Circulación: Por todo tipo de calzadas, además de carriles bici. Nunca por las aceras. Permisos: No requiere, como el resto de bicicletas. 	
BICICLETAS ELÉCTRICAS	
L1E	
Todos aquellos vehículos en los que el usuario viaja sentado con la consideración de ciclomotor.	
<ul style="list-style-type: none"> Velocidad máxima: 45 km/h Circulación: Cualquier tipo de calzada urbana. Nunca sobre aceras. Permisos: Obligatorio seguro, matrícula y casco. 	
PATINETES ELÉCTRICOS CON SILLÍN	

FUENTE: Elaboración propia. GRÁFICO: Dpto. de Infografía.

Así han quedado los límites de velocidad en España y Europa

original



Limite de velocidad RS

Las nuevas normas han llegado para quedarse. El **Gobierno** ha justificado en los registros de fallecidos en las carreteras españolas la necesidad de reducir los límites de velocidad en nuestras carreteras. Según sus datos, mil personas mueren cada año en accidente en las carreteras secundarias, unas vías en las que desde el 29 de enero se hará efectiva la rebaja en el límite de velocidad, pasando de 100 a 90 km/h, según [ABC](#).

Mediante un Real Decreto se modifica el **Reglamento General de Circulación** (artículo 48) y se fija a partir de finales de enero un cuadro más simplificado de velocidades máximas. Dentro de la Unión Europea, España es uno de los países que más carreteras convencionales tiene. Y, además, el 76% de los accidentes con víctimas se producen en estas vías.

Así, en las carreteras convencionales los límites serán 90 km/h (turismos, motos y autobuses) y 80 km/h (resto de vehículos); mientras, en autovía y autopista habrá tres límites: para turismos y motos (120 km/h), camiones y furgonetas (90 km/h) y el resto de vehículos, incluidos autobuses (100 km/h). [Pincha [aquí](#) para saber el importe de la multa si te saltas un límite de velocidad]

Como excepción, en vías convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos y motos. Además, las autocaravanas tendrán un límite de velocidad en función de su masa máxima autorizada y los automóviles con remolque, vehículos de transporte escolar y de menores o mercancías peligrosas seguirán teniendo que circular con un límite de 10 km/h inferior a los citados anteriormente. Y se añade un límite máximo de 30 km/h en las vías sin pavimentar.

España se une así a la mayoría de países europeos, en los que la velocidad máxima en las carreteras convencionales es de 80 o de 90 km/h. Tan slo mantienen la velocidad máxima de 100 Alemania, Polonia, Rumanía, Austria y Holanda. Recientemente Hungría y Suecia redujeron temporalmente sus límites de velocidad en carretera. En el país nórdico, la reducción de 90 a 80 km/h en sus vías redujo un 41% el número de fallecidos.

La velocidad justa no siempre es la que marcan las señales de limitación de la carretera y que constituye la velocidad legal, ni siquiera la aconsejada, también marcada en señales verticales (S-7), sino la de un nuevo concepto que va imponiéndose -velocidad segura- y que apela a la responsabilidad de cada conductor.

Velocidad segura es aquella que asegura que, en caso de accidente, la probabilidad de lesiones a las personas implicadas no supere un determinado umbral. De esta forma: 30 km/h

(en zonas de convivencia con vulnerables), 50 km/h (en carreteras con intersecciones) y 70 km/h (en carreteras con riesgo de colisión frontal) son «velocidades seguras». Además, cada conductor debe tener en cuenta su capacidad y aptitud psicofísica, el estado del vehículo, de la carretera y las condiciones meteorológicas, para circular, por debajo de los límites, a una velocidad que le permita frenar, tomar las curvas, adelantar... en definitiva, con tiempo y espacio suficiente para no sufrir un accidente, ni dejar nada al azar.

De hecho, las organizaciones internacionales más representativas en seguridad vial defienden la aplicación de los principios del «sistema seguro». Esto supone pasar de un escenario en el que los límites de velocidad se movían en equilibrio entre las necesidades de movilidad y la seguridad a otro en el que la seguridad es el requisito básico y los demás elementos se supeditan a ella. Este sistema, mediante un límite de velocidad seguro, trata de minimizar las consecuencias negativas de un potencial accidente.



Según el informe de impacto previo elaborado por el Observatorio de la Seguridad Vial de la DGT, esta norma reducirá «un 10% los fallecidos en estas vías». «Pequeñas variaciones de velocidad de circulación suponen grandes beneficios en términos de seguridad», señala Álvaro Gómez, director del Observatorio.

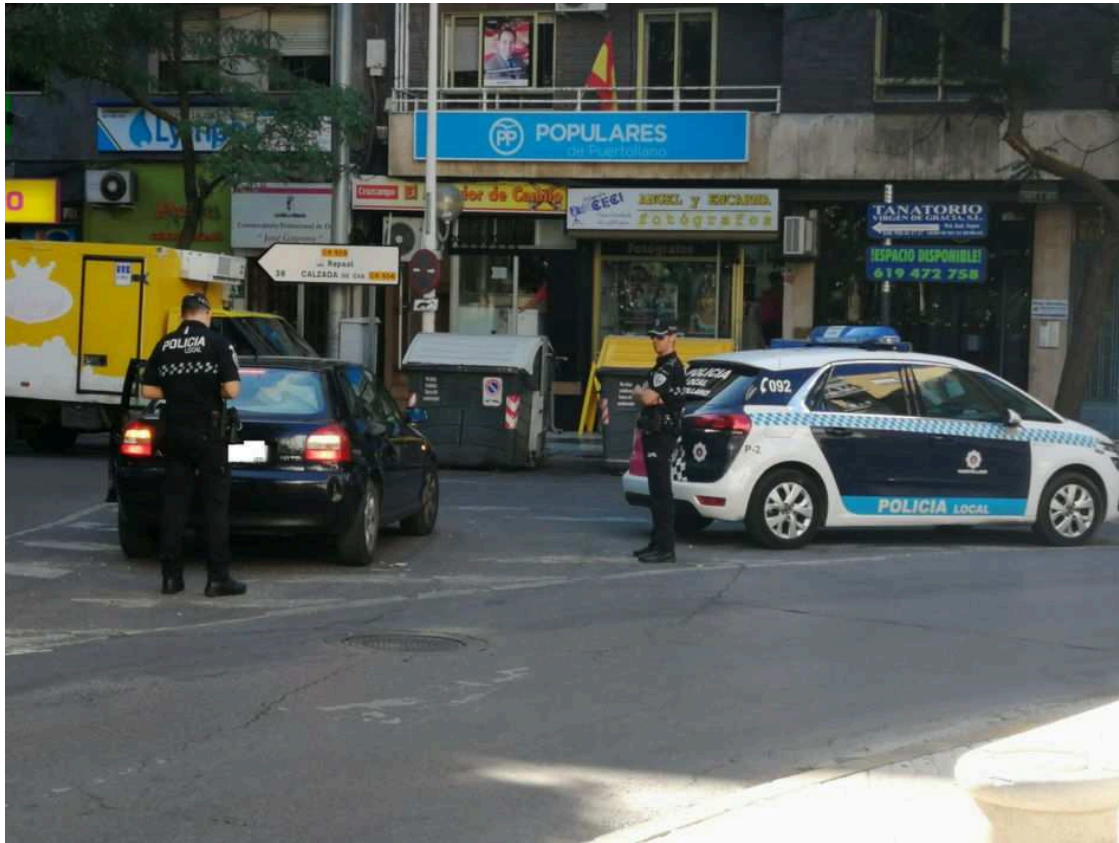
«La velocidad tiene influencia directa en la frecuencia y severidad de los accidentes», señala el informe «Velocidad y Riesgo de Accidente» de 2018 realizado por la OCDE y el Forum Internacional del Transporte (ITF). Este informe recuerda que «con más altas velocidades de conducción, el número de accidentes y su severidad crecen desproporcionadamente» y confirma que reducir la velocidad media 5 km/h en vías interurbanas reduce un 28% los accidentes mortales. Por ejemplo, según el modelo Nilsson -comúnmente aceptado- una subida del 1% en la velocidad media conlleva un crecimiento del 2% en la frecuencia de accidentes con víctimas, del 3% en la frecuencia de accidentes graves y del 4% en el de accidentes mortales.

El estudio de OCDE e ITF concluye que «el diseño de las vías y de los límites de velocidad deben tener en cuenta las fuerzas que el cuerpo humano puede tolerar y sobrevivir» y recomiendan, calificándolo de razonable, un límite de 30 km/h «en todas las áreas donde vehículos motorizados y usuarios vulnerables compartan el mismo espacio» (zonas residenciales, áreas construidas...); en áreas con intersecciones y alto riesgo de colisiones laterales recomienda 50 km/h y en carreteras sin separación de sentidos, para reducir el riesgo en colisión frontal, 70 km/h.

También para la Comisión Europea (CE) la velocidad es determinante en el 30% de los accidentes mortales, y destaca que su exceso aumenta el riesgo de sufrir accidentes y la probabilidad de lesiones graves o de muerte. «La velocidad es clave en la siniestralidad», resume Peter Broertjers, experto en seguridad de la CE. Y Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, opina que «la reducción de la velocidad es una de las medidas más efectivas contra los accidentes de tráfico».

La Policía Local finaliza una campaña de uso del cinturón y elementos de retención infantil

Graci Galán • original



La Policía Local ha realizado una campaña en estos días / G.G.

Una campaña sobre el uso del cinturón de seguridad y los elementos de retención infantil es la que ha realizado en estos días la Policía Local, han sido varias las sanciones que se han puesto por los agentes locales a conductores que no cumplían con su obligación

La Policía Local de Puertollano ha estado realizando en estos últimos días una campaña, promovida desde la Dirección General de Tráfico, para fomentar el uso del cinturón de seguridad y elementos de retención infantil.

Antonio Fernández, intendente jefe de la Policía Local de Puertollano, explicaba que se han estado realizando múltiples controles sobre estos sistemas de seguridad en los vehículos e intentar concienciar a la población de Puertollano de la importancia de utilizar estos elementos y de cumplir así con lo regulado en la normativa.

Una campaña de cinturón de seguridad y elementos de retención infantil que finaliza este mismo domingo, 6 de octubre, si bien en estos últimos días han sido varias las sanciones que efectivos de la Policía Local han tenido que realizar por no utilizar ambos anclajes de seguridad.

Fernández subrayaba que “siempre se les dice una frase muy típica en la clase de educación vial a los mayores y es que se llega a pensar que en el pueblo no pasa nada y en el pueblo sí pasa”. Por este motivo el intendente jefe de la Policía Local subrayaba “el sistema de cinturón de seguridad salva muchas vidas, en ciudad y fuera y para los niños es fundamental, un niño sin un sistema de retención infantil sale despedido hacia adelante y son los que mayor riesgo tienen en un accidente”.

La Policía Local ya baraja realizar alguna campaña más en las próximas semanas.

Los radares de Tráfico no controlan solamente la velocidad: ¿por qué más pueden multarte?

original



La Dirección General de Tráfico (DGT) tiene en las carreteras españolas más de 2000 radares que controlan la velocidad de los vehículos. Este verano se han instalado nuevos cinemómetros con el objetivo de reducir la siniestralidad a los que se han unido los drones, **capaces de detectar otras infracciones como viajar sin el cinturón de seguridad o usar el móvil al volante**. No obstante, los radares no sirven únicamente para multar por exceso de velocidad sino que son capaces de descubrir otras infracciones relacionadas con la documentación del vehículo.

Viajar sin seguro o sin pasar la ITV (Inspección Técnica de Vehículos) son dos conductas sancionables que la DGT también detecta gracias a los radares. Ya en 2016 **la DGT informó de que usaba medios automatizados (como los mencionados cinemómetros) para detectar vehículos que circulen sin seguro obligatorio o sin la ITV**.

Las cámaras de los radares pueden sancionar estas infracciones en segundos gracias al intercambio de información con diferentes organismos autonómicos y estatales. El mecanismo lee la matrícula, cruza los datos y **detecta si el vehículo dispone de ITV y seguro en vigor**. Para ello no es necesario que el vehículo en cuestión se salte el límite de velocidad, ya que los radares pueden registrar las matrículas de todos los que circulan por la vía.

Cabe recordar que la multa por conducir con la ITV caducada puede ascender hasta los 200 euros. En caso de que se conduzca después de **someterse a la inspección técnica y no haberla superado**, la multa puede ser de hasta 500 euros. La sanción por conducir sin el seguro obligatorio oscila entre los 601 y los 3.005 euros en función del tipo de vehículo y otras circunstancias.

La DGT, abierta a que las 8 horas de clases de "sensibilización" para obtener el carnet sean 'online'

original



Juan Ferrari

4/10/2019 - 12:35

Uno de los proyectos estrella del director general de Tráfico, Pere Navarro, actualmente en funciones, es exigir ocho horas de clases presenciales para impartir una formación de "sensibilización" para poder sacarse el carné de conducir tal y como se contempla en el borrador de reforma del Reglamento General de Conductores. Sin embargo, Navarro ha dejado la puerta abierta a que esta formación pueda hacerse de forma *online*, siempre que se demuestre su eficacia en la búsqueda de una mayor sensibilización de los futuros conductores hacia la necesidad de ser prudentes al volante. [|El carnet presencial encarecería el cote en 444 euros, según la PAD.](#)

El responsable de la DGT, muy volcado con la reducción de la siniestralidad vial, siempre ha defendido la necesidad de que estas ocho horas de formación sean de forma presencial, tal y como se hace actualmente en los cursos de recuperación de puntos.



Clase presencial en una autoescuela.

Sin embargo, según explican a *Ecomotor* fuentes de la Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD) que se han reunido con la DGT recientemente, Navarro -a pesar de mostrar su intención de que esta formación se realice de forma presencial- propuso a la plataforma que le presenten un programa de formación *online* para valorar su viabilidad. En definitiva, que elaboren un "curso *online* piloto" para entregárselo en una próxima reunión que se realizará, eso sí, después de las elecciones del 10 de noviembre.

Pere Navarro ha pedido a la PAD que elaboren un "curso *online* piloto" para entregárselo en una próxima reunión que se realizará después de las elecciones del 10 de noviembre.

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales insisten en que no están en contra de esta formación de "sensibilización" a los futuros conductores; es más, la consideran muy necesaria. Sin embargo, no entienden porque, en plena era digital en la que la formación digital (*e-learning*) está asentada y demostrada su eficiencia, esta "sensibilización" no pueda alcanzarse mediante unos cursos *online* de calidad.

Modelo sin definir

De momento, la DGT no ha aclarado cómo serían exactamente estas ocho horas de formación, aunque Pere Navarro ha dejado caer en varias ocasiones que sería algo similar a los cursos de recuperación de los puntos del carnet.

Pere Navarro ha dejado caer en varias ocasiones que sería algo similar a los cursos de recuperación de los puntos del carnet.

Estos cursos están inmersos en la polémica, incluso judicial, por la forma en que se han licitado las licencias para poder impartirlos. En ningún momento se ha puesto en entredicho ni la necesidad de los cursos de recuperación, ni la eficiencia de los actuales. El problema surge en el cómo se han concedido las licencias a ciertas autoescuelas más grandes, dejando al margen a las más pequeñas que han recurrido el concurso.

De aquí que surjan ciertas dudas, no sólo por parte de las autoescuelas digitales, -también por parte de las pequeñas que se han quedado fuera de los cursos de recuperación puntos-, ante el posible modelo que la DGT pueda imponer a la hora de exigir una formación de ocho horas para los futuros conductores que se quieran sacar el carnet.



Si Tráfico quiere reproducir el mismo curso que actualmente se imparte para la recuperación de puntos en el caso de los futuros conductores, se complicará mucho la viabilidad de las autoescuelas más pequeñas. No obstante, si se abre la puerta a que estas ocho horas se

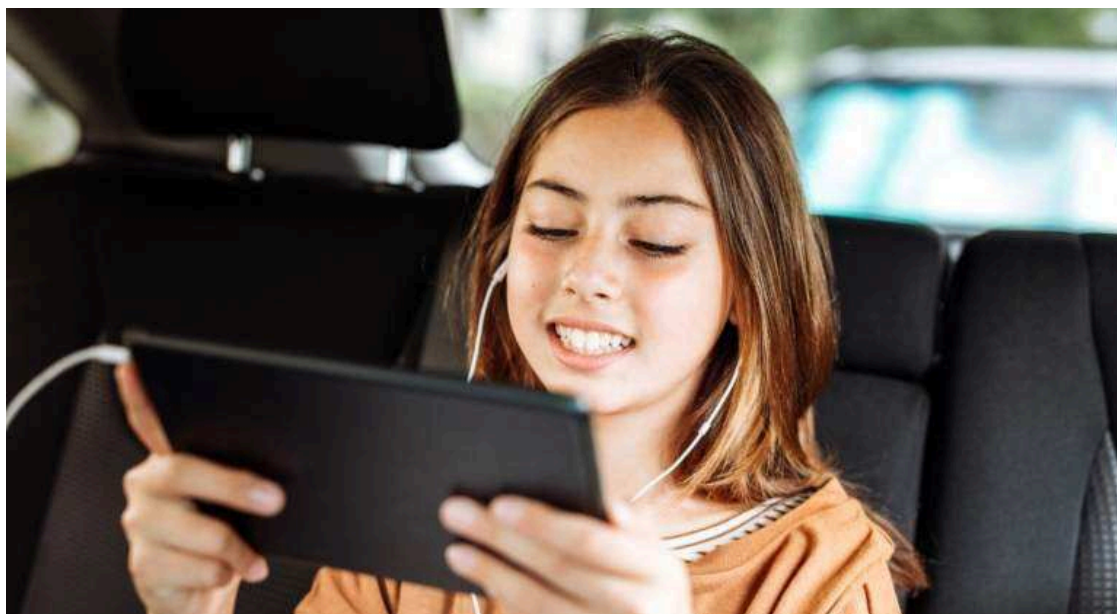
puedan hacer mediante materiales *online*, siempre de calidad que garanticen que realmente los alumnos los han cursado, se podría salvar este hándicap para la mayoría de las autoescuelas, digitales o tradicionales. No obstante, desde la PAD reconocen que la mayor preocupación por parte de Tráfico surge ante la necesidad de que los alumnos interactúen con los formadores.

Mejor servicio a los estudiantes

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales señalan también la facilidad que se daría a los aspirantes a sacarse el carné. Por un lado, se ahorraría a muchos el tener que desplazarse a ciertos centros a cursar esta formación, algo que no es fácil especialmente en entornos rurales, pero que además, supone un engorro, especialmente para los jóvenes de la cultura digital.

Supondría también un ahorro en el proceso de obtención del carné, pues desde la PAD recuerdan que el precio de un curso de recuperación de puntos ronda los 400 euros

Pero, por otro lado, supondría también un ahorro en el proceso de obtención del carné, pues desde la PAD recuerdan que el precio de un curso de recuperación de puntos ronda los 400 euros, por lo que de llevarse a cabo de forma presencial, acarrearía un aumento del coste final de la obtención del carnet de conducir.



Anexo IX

El borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, pendiente de aprobación, establece en el Anexo IX en los siguientes términos:

Quince. Se crea el ANEXO IX, "Formación **presencial** obligatoria requerida para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos para la obtención de permisos de conducción", con la siguiente redacción:

"1. Objetivo de la formación: la formación **presencial** obligatoria tendrá como objetivo concienciar sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías, impulsando valores que fomenten la convivencia y sensibilizar sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos.

2. Prueba de control de conocimientos común: Para ser admitido a la prueba de control de conocimientos común el aspirante deberá acreditar haber recibido 8 horas de formación **presencial** sobre las siguientes materias:

a) Los accidentes de tráfico, un problema de salud pública; la dimensión real de los accidentes de tráfico y los problemas sociales y económicos que generan. Principales lesiones

ocasionadas por causa de los accidentes de tráfico.

b) Grupos de riesgo: especial referencia a los jóvenes. Vulnerables: apreciar los grupos de personas más sensibles a las consecuencias del tráfico y las medidas a adoptar para su protección.

c) Factores de riesgo: Velocidad, alcohol, drogas y fármacos.

d) Distracciones al volante: El uso del teléfono móvil.

e) La importancia del uso del casco, cinturón y sistemas de retención infantil así como otros elementos de protección.

f) El respeto a las normas de circulación. Principios y valores que deben inspirar nuestro comportamiento en la vía pública.

Se incluirá en todo caso testimonios de víctimas accidentes de tráfico que podrán ser presenciales o por medios audiovisuales.

Se incluirá en todo caso testimonios de víctimas accidentes de tráfico que podrán ser **presenciales o por medios audiovisuales**.

3. Prueba de control de conocimientos específicos.

1º Para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos específicos para los permisos de las clases AM, A1 y A2 (motos) el aspirante deberá acreditar haber recibido la siguiente formación **presencial**:

a) Principales factores de riesgo asociados a la conducción de estos vehículos: 2 horas de formación adaptada a cada tipo de permiso.

b) Técnicas de conducción. 2 horas de formación adaptada a cada clase de permiso

c) Utilización de equipos de protección y consecuencias en caso de no utilizarlos o de utilizarlos de forma incorrecta: 2 horas de formación adaptada a cada clase de permiso.

2º Para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos específicos para los permisos de las clases C1, C, D1, D, B+E, C1+E, C+E, D1+E o D+E el aspirante deberá acreditar haber recibido 2 horas de formación **presencial** sobre los principales factores de riesgo asociados a la conducción adaptada a cada clase de permiso.

4. La realización de la formación obligatoria recogida en este anexo deberá acreditarse una sola vez por cada clase de permiso.

5. Estarán exentos de realizar la formación **presencial** obligatoria quienes acrediten haberla realizado por encontrarse en alguno de los siguientes supuestos:

a. Quienes soliciten permiso de la clase C y sean titulares de la clase C1.

b. Quienes soliciten permiso de la clase D y sean titulares de la clase D1.

c. Quienes soliciten permiso de la clase C1 + E, C + E, D1 + E o D + E y sean titulares de alguna de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en este anexo, podrán ser objeto de formación presencial las materias sobre las que versa cada una de las pruebas de control de conocimientos, enumeradas en el Anexo V B)."

Una multa por uso del móvil cada 10 minutos

original



Apenas han recorrido unos pocos kilómetros y primer conductor distraído. La patrulla de los mossos de esquadra está a su lado y ella como si nada. Completamente ajeno, pendiente de la pantalla y solo de veces en cuando de la carretera. 200 euros y 3 puntos. Las distracciones al volante, son la. Principal causa de muerte al volante. Continúa la vigilancia y la infracción se repite. Es algo constante. Otra persona que prefiere hablar por el móvil en vez de conducir. Una sanción que la DGT ha pretende aumentar, entienden que son pocos puntos para tantos fallecidos. Más kilómetros y más distracciones. Al año casi 400 personas fallecen en accidente de tráfico por culpa del teléfono móvil, un 20 por ciento del total de muertos en carretera.

La DGT plantea aumentar la multa por esta peligrosa infracción al volante

original



Campaña de tráfico contra el uso del móvil al volante. / Irene Marsilla

200 euros y la pérdida de tres puntos del carnet de conducir. Esa es la sanción establecida por la **Dirección General de Tráfico (DGT)** para los conductores que utilizan el teléfono móvil al volante.

Un castigo que parece no ser lo suficientemente efectivo. Al año, al menos unas **400 personas han perdido la vida** en un accidente de tráfico por culpa del móvil. En concreto, un 20% del total de muertos en carretera se debe a distracciones por el uso de este dispositivo.



Unas cifras alarmantes que no se deben a la desinformación, sino a un pensamiento generalizado: **'Por un segundo, no pasa nada'**. Revisar el correo, mirar un mensaje, contestar una llamada o escuchar música son acciones que, aunque lleven poco tiempo, pueden tener unas implicaciones de por vida.

Una patrulla de Mossos d'Esquadra ha comprobado que **cuantos más kilómetros recorrian,**

mayores conductores pendientes de sus pantallas se cruzaban. De media, cada diez minutos una persona es multada por utilizar el móvil mientras conduce.

Por estas razones, desde la DGT se están planteando aumentar la sanción, puesto que son pocos los puntos retirados para tantos facellidos. Aunque aún no se conoce el incremento de la cuantía de la multa económica, sí que prevé que serán **seis los puntos que se retirarán** del carnet.

La invasión del patinete es una oportunidad

original

Un usuario de patinete se desplaza por el carril bici en Sevilla.



Un usuario de patinete se desplaza por el carril bici en Sevilla. / Juan Carlos Muñoz

Soy un catalán afincado en Sevilla y apasionado de la historia de la ciudad a la que amo. Es de lo único que me gusta hablar. Sé muy poco de movilidad, igual que el señor **Muñoz-Seca** (Secretario general del PP de [Triana](#)) y el señor **Cabrera** (concejal delegado de Movilidad y Seguridad del [Ayuntamiento de Sevilla](#)), pero les encanta hablar de ella.

He leído una columna de opinión en la que decía con razón el señor Muñoz-Seca que habrá que acostumbrarse a ver las calles de Sevilla con los VMP, los Vehículos de Movilidad Personal. Es así porque no son una moda, sino el futuro. Su rapidísima implantación se debe a su bajo precio, a su nulo gasto para desplazarse, a su portabilidad y a su seguridad.

También tiene razón cuando se queja de la escasa **concreción normativa** sobre este tipo de vehículos. Por esa razón nació una asociación ([ampes.es](#)) para pedir una regulación que favoreciese a toda la ciudadanía, luchando contra la contaminación y evitando el colapso del tráfico cambiando coches por VMP para descongestionar la ciudad.

Dentro de los objetivos de la asociación está la colaboración con las administraciones públicas, como el Ayuntamiento de Sevilla, que nos ha despreciado y excluido. También, dentro de sus estatutos, el artículo 33C prevé la expulsión de quienes conduzcan su vehículo de forma temeraria o que no se ajuste a las normas.

Se queja de que hay mucha gente que no sabe las normas o no maneja bien el vehículo, por lo que hemos creado una escuela de **formación de conductores responsables de VMP**, una actividad gratuita en la que se ceden los patinetes a quienes quieran probarlos mientras aprenden a usarlos de manera segura.

Todos los conductores de VMP son también peatones y la mayoría conducen automóviles cuando lo necesitan. Mi opinión es que cada uno debe usar el vehículo que necesite en cada momento. La movilidad inteligente es la que te permite todas las opciones. La movilidad absurda es la forzada. Yo prefiero caminar en primer lugar y utilizar un VMP muy ligero como siguiente opción, para así **evitar los atascos y la polución**.

En un país con 30.000 muertes prematuras por contaminación, es muy preocupante que la gente crea que el peligro está en los patinetes. La contaminación, en su mayor parte generada por los automóviles, mata en Andalucía al doble de personas que los accidentes de tráfico. Los VMP no han matado a nadie en nuestra región.

Es curioso que el señor Muñoz-Seca, que es político, cite a la [Fiscalía para quejarse de la "alegalidad" de estos vehículos](#), cuando esa situación sólo depende de la voluntad política. Las necesidades sociales van muy por delante de las respuestas políticas, pero no puede culpar de eso a los ciudadanos que están exigiendo la regulación, sino a los políticos que no han hecho su trabajo.

También cita que los VMP estuvieron involucrados en **273 accidentes**, pero omite que el 80% fueron caídas debidas, en general, al mal estado del carril bici. También omite que hay bastantes casos en los que fueron víctimas y no causantes de esos accidentes.

Nos avisa de que algunos de estos vehículos tienen una masa superior a los 50 kg y velocidades superiores a **70 km/h**, pero no ha visto ninguno circulando por Sevilla. Es asombroso que lo diga alguien que conduce un tipo de vehículo que, como mi automóvil, es responsable de 58 muertes en el año 2018 en nuestra provincia, que tiene un peso probable de unos 1500 kilos y una masa 100 veces mayor que la de un VMP.

Cuando yo no tengo más remedio que sacar mi automóvil, cumplo las normas a rajatabla igual que cuando uso mi VMP. Lo hago con el molesto pitido del programa en mi teléfono móvil que me avisa cada vez que excedo el límite de velocidad en cualquiera de mis vehículos, pero los automovilistas que vienen detrás me hacen señales para que vaya más deprisa.

El señor Muñoz-Seca, para parecerse menos al señor Cabrera, debería entender que no hay **vehículos cívicos o incívicos**. Si algún día consigo que se suba a un patinete no se transformará en un gamberro. Seguirá siendo la misma persona prudente, razonable y reflexiva de siempre. La responsabilidad es del conductor y nunca de una máquina. Cuando culpabilizamos a una máquina, criminalizamos a conductores serios y responsables y otorgamos impunidad a imprudentes por conducir otro tipo de vehículo.

Las dos empresas estadounidenses de alquiler de patinetes que han aparecido en Sevilla, han aprovechado que la Delegación de Movilidad no ha hecho su trabajo. Las empresas serias y responsables no han llegado a Sevilla por la inseguridad jurídica en la que está sumida la movilidad de la ciudad. Para delimitar los aparcamientos, uno de los problemas que han generado, bastaba con que [Movilidad](#) pintara una raya en el suelo y que las aplicaciones de esas compañías solo permitiesen aparcar en esos lugares.

No sé si les darán un premio en forma de concesión, pero han sido la excusa perfecta para que el señor Cabrera, con la connivencia de [Adelante Andalucía](#), haga una norma torpe, absurda y malintencionada contra los ciudadanos que usan los VMP y contra el resto de los usuarios de la vía pública, porque un patinete menos es un coche más contaminando, compitiendo por el aparcamiento, encajándose en el desastre de la movilidad urbana organizado por el PSOE. La realidad y los propios ciudadanos corregirán esa norma.

Respecto a la pregunta que el señor Muñoz-Seca se formula en su texto sobre si los VMP deben pasar la ITV, eso depende de la peligrosidad del vehículo. Eso explica que en los patinetes o en las bicicletas no sea obligatorio y en su coche o en el mío sí que sea obligatorio.

Algo muy parecido ocurre con los **seguros**. Cuando los daños que se pueden provocar son tan grandes que en muchos casos un particular no va a poder cubrirlos, se exige un seguro obligatorio, como ocurre con las motos y los coches, pero no con las bicis o los patinetes.

En nuestro país cada uno responde de sus actos con su propio patrimonio. Como me dedico a la Cultura en Sevilla soy pobre de pedir, así que tengo un seguro voluntario de Responsabilidad Civil por importe de **300.000 euros**. En cualquier caso, la vida humana no tiene precio porque es irreparable. Por esa razón siempre que puedo voy en VMP y no en coche, que es el vehículo que más muertes provoca según las estadísticas.

También me impresiona que el señor Muñoz-Seca advierta a sus lectores de que un VMP pueda superar los 30 km/h, aunque no sean la mayoría. Me impresiona porque la velocidad que puede alcanzar el automóvil del señor Muñoz-Seca, igual que el mío, puede alcanzar o

superar los 200 km/h y sin embargo ni él ni yo vamos a más de 50 km/h en ciudad ni a más de 120 km/h en autopista porque somos personas prudentes y responsables.

Quiero contradecir al señor Muñoz-Seca en que la normativa, que en realidad solo es una **lista de prohibiciones** contra los VMP, que parece escrita entre risas en la barra de un bar sobre una servilleta, sea una huida hacia adelante. Sólo es una huida hacia atrás, hacia el s.XIX, donde convivían coches de caballos, velocípedos y automóviles que se veían con la máxima desconfianza, esperando que fuese una moda pasajera. Quienes queremos vivir en la Sevilla del s. XXI pensamos que la tecnología es una oportunidad para que la ciudad funcione mejor.

Asegura el señor Muñoz-Seca que los VMP no tienen velocímetro, pero es porque como buen político sabe poco de tecnología y no pregunta, como le ocurre al señor Cabrera. Todos los VMP tienen, como mínimo, velocímetros conectados por *bluetooth* a su teléfono móvil, una pantalla inteligente que sirve para mucho más que llamar por teléfono y ver la hora. Mi mujer lleva su VMP limitado a 15 km/h porque le da miedo correr más, para disgusto de los ciclistas a los que estorba y para provocar la risa de los corredores que la adelantan. Yo lo llevo sin limitación y no me acerco a los 30 km/h ni con viento a favor.

Como sabe poco de tecnología se le ha olvidado almar a los lectores con que algunos de esos vehículos, no todos, se pueden trucar, igual que las motos o los coches. El problema es que en el verano de Sevilla los motores trucados se funden como justo castigo para los insensatos, así que aquí nadie lo hace.

Las nuevas formas de moverse son una extraordinaria oportunidad para Sevilla, pero requiere a políticos capaces, honrados y trabajadores que asuman ese reto.

Las cámaras de la DGT pueden ponerte ya estas multas que desconoces

original



Puedes viajar a la velocidad permitida, puedes llevar puesto el cinturón de seguridad, puedes llevar las dos manos en el volante y no mirar el móvil. Y, aun así, las **cámaras de la DGT** pueden multarte. Y es que este tipo de controles no sólo registran las situaciones anteriores, hay algo que no puedes pasar por alto. E, incluso, con todo en regla, también puedes ser víctima de una sanción.

Lo que muchos conductores no saben es que **las cámaras de la DGT también registran si tu coche ha pasado o no la ITV**. De esta manera, el organismo comprueba que los vehículos que pasen delante de las cámaras cuentan con todos los papeles en regla y que éstos son aptos para circular por la carretera.

Ten en cuenta que circular con la **ITV caducada** está sancionado con **200 euros**, con posibilidad de descuento con pronto pago de 100 euros. Del mismo modo, si nos movemos con un vehículo al que se ha calificado como **desfavorable** la multa será de **200 euros** y podrá ser reducida a 100 euros. Por el contrario, conducir un coche con una **ITV negativa o rechazada** supone una **multa de 500 euros** sin posibilidad de descuento.

La principal **diferencia entre la ITV negativa y desfavorable** es que con la primera necesitarás llamar a una grúa para que lleven tu coche a un taller y, desde allí, lo devuelvan también con una grúa hasta la estación, ya que esta se quedará con el permiso de circulación. Por el contrario, con la ITV desfavorable tendremos hasta dos meses para llevar subsanada la avería o los fallos, pero sólo podremos circular directos a un taller.

Y, pese a todo, te pueden multar

Pero, además, **se puede dar una situación en la que, con todos los papeles en regla, te llegue una multa a casa**. Tal y como **te contamos** hace tiempo, una vecina de Ibiza alertó en su Jefatura de Tráfico, que pese a haber renovado la ITV, le habían multado por llevarla caducada.

Esto se había producido porque **el volcado de datos de la estación de la ITV se había retrasado** y éstos habían tardado en ser actualizados durante algún tiempo. Por el contrario, la expedición de la multa es casi automática cuando la cámara registra que el coche no cumple con los requisitos mínimos para circular.

Por suerte, la **reclamación** en este caso es muy sencilla, porque es fácil demostrar qué día acudiste a la estación de la ITV y si la cita fue antes o después del día en el que te multaron.

La DGT cambiará otro límite de velocidad y regulará los Vehículos de Movilidad Personal

Adrián Lois • [original](#)



La DGT cambiará otro límite de velocidad y regulará los Vehículos de Movilidad Personal. | Foto: iStock

Si a principios de este año 2019 fueron las **carreteras secundarias** españolas las que vieron reducido su **límite de velocidad** de 100 a 90 km/h, ahora le toca “ajustarse” al entorno urbano. Si bien algunas ciudades ya han **reducido el límite de 50 a 30 km/h en vías de un solo carril por sentido**, ahora la DGT quiere hacerlo **extensible a todas las localidades españolas**.

Esta reforma viene además apoyada por un **estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud en 2011**, en el que se dice que **el riesgo de que un atropello cause una víctima mortal es cinco veces menor** si se circula a 30 km/h y no a 50 km/h. Según el RACC, 3 de cada 10 accidentes de tráfico se deben a una velocidad excesiva o inadecuada, de ahí también que la DGT quiera atajar el problema en las ciudades, así como **reducir los niveles de ruido y contaminación en el ámbito urbano**.

Los Ayuntamientos podrán **mantener los 50 km/h** de velocidad máxima en las **calles que tengan más de un carril por sentido de circulación** y siempre que concentren un gran flujo de tráfico o sean de conexión con la ciudad.



Otra reforma más que viene en camino para las urbes de nuestro país se refiere a los **Vehículos de Movilidad Personal**, con los **patinetes eléctricos** como epicentro de popularidad en los últimos tiempos. Estos pasarán a ser **considerados como vehículos**, por lo que sus conductores podrían ser requeridos (y multados) para realizar **pruebas de alcoholemia o drogas**, circular con los auriculares puestos... Además, estarán **limitados a 25 km/h, no podrán circular por las aceras ni tampoco por las vías interurbanas**.

Algunas ciudades ya habían empezado a regular el uso de los VPM en sus calles, como **Madrid, Barcelona o Valencia**. Ahora, esta **norma a nivel nacional** permitirá una regulación más uniforme en todas las ciudades de nuestro país.

Mujeres embarazadas en el coche: la Policía enseña cómo se deben poner el cinturón (VÍDEO)

original



Durante estos días la DGT ha puesto en marcha una nueva campaña de vigilancia del uso de los dispositivos de retención en el coche, léase **cinturón de seguridad y sillitas infantiles**. El cinturón de seguridad es el **elemento de seguridad pasiva más eficaz** de los vehículos y el que más vidas ha salvado, y **estar embarazada no puede ser una excusa para no ponérselo**. Pero eso sí, hay que **abrochárselo de manera correcta**, porque si no, perderá toda su eficacia y, en caso de choque, puede ser más peligroso.

La Policía Municipal de Madrid nos recuerda, a través de un vídeo, cómo debe colocarse el cinturón de seguridad una mujer embarazada y **los errores más habituales que se cometen**. Porque es imprescindible llevar en todo momento el cinturón de seguridad, **desde el momento que la mujer se encuentra embarazada hasta el primer trayecto que realiza el bebé del hospital a casa**. Algunos de estos errores consisten en “esconder” la banda inferior por detrás del cuerpo o incluso colocarse un pequeño cojín a la altura de la tripa y colocar la banda por encima. A continuación te mostramos el vídeo en el que **la Policía Municipal Municipal de Madrid nos muestra los errores que cometen algunas embarazadas** a la hora de ponerse el cinturón.

Arranca una nueva campaña de la @DGTEs sobre el uso del #CinturonDeSeguridad y los sistemas de retención infantil #SRI, elementos básicos y esenciales en la #SeguridadVial. Si estás embarazada y vas a conducir, aquí te dejamos unos consejos muy valiosos. #PorTi #PorTodos pic.twitter.com/TbzBoNYSLr

— Policía Municipal de Madrid (@policiamadrid) 1 de octubre de 2019

Las embarazadas **deben abrocharse el cinturón de seguridad en todos los asientos del vehículo** siguiendo unas normas muy sencillas:

- **Banda inferior.** Por debajo del abdomen, ajustándose lo máximo posible a la parte ósea de las caderas; nunca por encima del abdomen.
- **Banda diagonal.** Sobre el hombro, sin rozar el cuello, entre las mamas, sin apoyarse en ninguna de ellas y rodeando el abdomen.
- **Sin holguras.** Ninguna de las bandas del cinturón debe quedar holgada.

Además, la embarazada debe **regular el asiento y la distancia al volante o al salpicadero a medida que avance el embarazo, no desconectar el airbag** del asiento delantero, realizar recorridos cortos, conducir relajada y no frenar bruscamente y, siempre que sea posible, se recomienda **viajar acompañada a partir de la semana 30 de embarazo.**

La DGT estudia un seguro obligatorio y la matriculación para los patinetes

original

Se trata de regular el uso de un vehículo que ha aumentado en las ciudades.

De momento, los patinetes no pueden circular a más de 25 kilómetros por hora.

La **Dirección General de Tráfico** prepara una normativa para los **patinetes eléctricos**. Entre las medidas que se barajan están la **matriculación o la obligación de tener un seguro, la prohibición de circular por la acera o el uso obligatorio del casco**.

Se intenta regular el uso de un vehículo que cada día se utiliza más en nuestras ciudades. La normativa responde a la petición de los **ayuntamientos** que la pedían ante la proliferación de patinetes en sus calles.

Piden que sea una normativa de **ámbito nacional y homogénea**. No todos los patinetes son iguales aunque los llamemos a todos así. Los hay con **ruedas pequeñas y anchas, con sillín, de una rueda, con mástil autoequilibrio**.

Son **cómodos, rápidos y, precisamente, los problemas de seguridad y convivencia con los peatones han propiciado que ciudades como Sevilla regulen su uso y otras como Málaga, se lo estén pensando**. De momento, **no pueden circular a más de 25 kilómetros por hora, nada de ir por la acera, ni mirar el móvil, ni conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas**.



Una lanza rota a favor de la DGT: es por nuestra seguridad... y por nuestra estupidez

original



Dgt Accidente De Trafico

Existen pocos temas tan polémicos como el hecho de que la Dirección General de Tráfico incorpore nuevos medios de vigilancia, para controlar a los conductores y, por supuesto, sancionar actitudes punibles. El último en generar controversia ha sido el de la incorporación de los [nuevos drones de la DGT](#). Tras meses de pruebas, Tráfico ya ha comenzado a utilizar estos nuevos medios aéreos, no tripulados, para vigilar a los conductores, y emitir multas, sobre todo por no llevar puesto el cinturón de seguridad, o manipular el teléfono móvil mientras conducen.

Una lanza rota a favor de la DGT

Como os decíamos, **los nuevos medios de la DGT suelen generar polémica y controversia**. No solo eso. Cualquier medio de comunicación que se precie de serlo ha de ser muy crítico con los encargados de garantizar la seguridad en nuestras carreteras. Desde este medio hemos criticado en más de una ocasión lo perverso que resulta preservar la seguridad en carretera generando temor en el conductor, el temor de ser cazado, y multado. Ahora bien, ¿existe otra alternativa?

¿Qué otra estrategia puede seguir Tráfico para evitar que, cuando todas las acciones de concienciación y formación han fallado, sigamos conduciendo sin cinturón, con unas copas de más, o nos distraigamos manipulando el móvil?

Algunas de las acciones más recientes de la DGT son difícilmente reprochables y van dirigidas específicamente a evitar actitudes como conducir sin cinturón, utilizando el móvil, o con unas copas de más

La DGT ha regresado a las acciones publicitarias dramáticas que muestran la crudeza y, a fin de cuentas, la realidad, de los accidentes de tráfico.

Solo la estupidez explica que sigamos distrayéndonos con nuestro teléfono móvil y que nuestra

dependencia adictiva de aplicaciones de mensajería y redes sociales este suponiendo un repunte en las distracciones que, según Tráfico, son la causa de uno de cada cuatro accidentes. Es evidente que la tecnología no es el problema, sino el uso que hacemos de ella. Sin ir más lejos, estos días os proponíamos un caso práctico de cómo [Whatsapp puede salvar la vida de los moteros](#), y de cómo mejorar la seguridad en sus trayectos empleando algo tan sencillo como la localización en tiempo real.

Solo la estupidez explica que sigamos poniéndonos al volante de un coche sin un elemento de seguridad tan sencillo, y necesario, como el cinturón de seguridad, o afrontando riesgos tan altos como los que se asumen al conducir con unas copas de más. A pesar de todas las alternativas de movilidad existentes, muchos conductores siguen poniéndose al volante bajo los efectos del alcohol, a pesar de que esta es una de las principales causas de los accidentes de tráfico mortales en Europa.

La [última campaña de la DGT](#), que se está llevando a cabo estos días, va precisamente dirigida a perseguir a aquellos que no utilizan el cinturón de seguridad o, peor aún, a quienes viajan con pequeños sin un sistema de retención infantil adecuado.

Esta semana la Dirección General de Tráfico lleva a cabo una campaña de vigilancia del uso de sistemas de retención, infantiles, y para adultos

Vídeo de una de las campañas que la DGT llevó a cabo hace años, buscando concienciar del uso de los sistemas de retención.

Haciendo un ejercicio de empatía, **solo podemos comprender la frustración que han de sentir los que velan por nuestra seguridad, agentes de Tráfico, responsables de la DGT, y servicios de emergencia**, cuando cada fin de semana sigue sumando fallecidos en las carreteras, y dejándonos historias tan trágicas, como la del joven que fallecía recientemente en Madrid al cruzarse en su camino un conductor kamikaze, en dirección contraria, y triplicando la tasa permitida de alcohol.