

• Revista de Prensa •  
Del 28/06/2019 al 01/07/2019



## ÍNDICE

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

### NOTICIAS DE CNAE

1	29/06/2019	Diario de Avisos El Espanol	La DGT ayudará a los presos a sacarse el carné de conducir	Digital
2	29/06/2019	Diario de Avisos El Espanol	ESPAÑA ES DIFERENTE: La DGT ayudará a los presos a sacarse el carné de conducir	Digital
3	29/06/2019	TICbeat	Tráfico ayudará a miles de presos a sacarse el carné de conducir	Digital
4	28/06/2019	El Mundo	Consejos para poner de modo correcto la sillita infantil en el coche	Digital

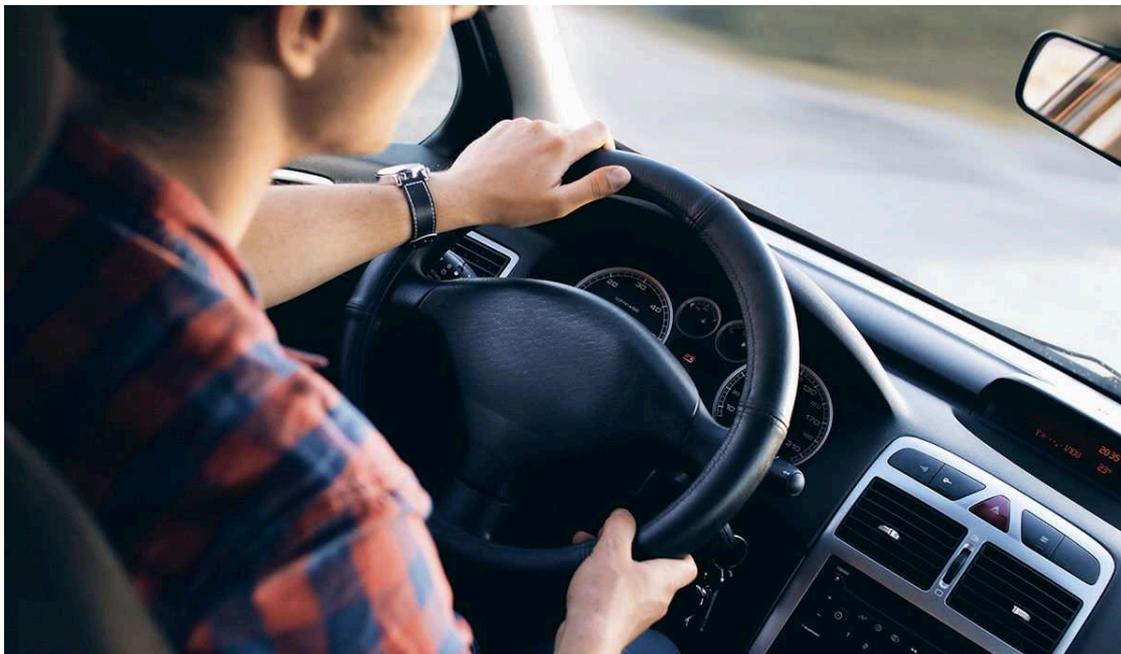
### SECTOR

5	01/07/2019	El Pais, 20	Los patinetes buscan su sitio en la ciudad	Escrita
6	30/06/2019	Diario de Teruel, 26	La DGT denunció a 104.000 conductores en 2018 por usar el móvil al volante	Escrita
7	29/06/2019	El Pais, 23	Empieza la Operación Salida con más agentes y radares	Escrita
8	01/07/2019	La Vanguardia	Una auténtica epidemia	Digital
9	30/06/2019	20 Minutos	Ni chanclas, ni bañador y otros consejos para conducir en verano	Digital
10	30/06/2019	20 Minutos	Cruzar pasos de cebra en bici: no solo no es legal, también conlleva multa	Digital
11	29/06/2019	El Confidencial Digital	Ojo en la Operación Salida: los nuevos radares de la DGT no permiten adjudicar a otros la pérdida de puntos	Digital
12	29/06/2019	Hispanidad	El 48% de los conductores no usa el intermitente para adelantar en autopista y el 34% supera el límite de velocidad	Digital
13	29/06/2019	motoralicante.com	Consejos para un buen verano sobre ruedas	Digital
14	29/06/2019	20minutos.com	En accidente con patinete eléctrico, ¿quién paga la cuenta?	Digital
15	28/06/2019	El Economista	Los 58 consejos de la DGT para asegurarse un viaje sin sobresaltos	Digital
16	28/06/2019	El Pais	Un hombre conduce un patinete eléctrico por el arcén de una autovía	Digital
17	30/06/2019	Diariomotor	El Plan Verano de la DGT y cómo evitar multas en vacaciones	Blog



## La DGT ayudará a los presos a sacarse el carné de conducir

Europa Press • original



PEXELS

La educación vial regresa a las cárceles españolas para permitir la reinserción y reeducación de las 1.200 personas que se encuentran en prisión por delitos contra la seguridad vial en España. De éstos, 97 están en la cárcel por imprudencias graves al volante con resultado mortal.

El programa permitirá que estos internos puedan, entre otras cosas, obtener el permiso de conducir clase B, y como novedad este año el de clase A2, estando en prisión, dado que la mayoría de éstos fueron encarcelados por circular sin carné. También hay un elevado porcentaje de presos por delitos relacionados con el consumo de alcohol y/o drogas al volante.

Se trata de una campaña que estuvo vigente entre 2009 y 2014, pero que la Dirección General de Tráfico (DGT), la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP), el RACE e Instituciones Penitenciarias han vuelto a poner en marcha. Se llevará a cabo en los próximos meses en un total de 48 centros penitenciarios de la mano de cerca de un centenar de autoescuelas adscritas a la CNAE.

La campaña ha sido presentada este martes 25 de junio en Madrid por el secretario general de Instituciones Penitenciarias, Ángel Luis Ortiz; el director general de la DGT, Pere Navarro; y el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas. También han asistido representantes del RACE, la CNAE y la ASECEMP.

Aunque el programa va dirigido, principalmente, a los 1.200 internos por delitos relacionados con el tráfico, también está abierto a todos los presos, en total 50.800, independientemente del delito que hayan cometido.

En concreto, el programa permitirá que los presos interioricen valores cívicos en el uso de las vías públicas; adquirir el permiso de conducción tipo B2 (coche) y A2 (motocicletas con una potencia máxima de 35 kW) si no tenían previamente ninguno de ellos; reconducir conductas infractoras; sensibilizar del peligro del consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas mientras se conduce; y favorecer la capacitación laboral.

Además de poder obtener el permiso tipo A2, otra de las novedades de esta edición, la séptima, es que se impartirán cursos de sensibilización para la recuperación de puntos del

carné. El programa también contará con los testimonios de víctimas de accidentes de tráfico.

Para los exámenes, los reclusos se formarán en prisión con un profesor de autoescuela que se desplazará varias veces a la semana para impartir clases teóricas. El test será realizado en el mismo centro penitenciario bajo la supervisión de un examinador, que también se desplazará a prisión el día del examen.

En cuanto a las sesiones prácticas, cada centro penitenciario concederá al preso diferentes permisos, ya sea permiso ordinario adaptado a las clases o bien “salidas programadas”, que se otorgarán cuando el recluso aún no tenga permiso penitenciario. Todos los interesados deberán pagar las tasas de examen y las clases, como cualquier otro ciudadano, así como pasar un examen psicotécnico.

## **CERCA DE 500 PRESOS OBTUVIERON EL CARNÉ**

Según ha destacado el secretario general de Instituciones Penitenciarias, Ángel Luis Ortiz, “la seguridad vial es algo más que normas y señales”. “Educar en seguridad vial es impulsar valores para que una actividad tan cotidiana como conducir un vehículo se haga respetando normas básicas de convivencia”, ha resaltado.

Para Luis Ortiz, es “bueno” que la sociedad sepa que en las cárceles españolas haya 1.200 personas cumpliendo condena por delitos contra la seguridad vial, que representan el 2,3% del total de internos. Según ha informado, en 2018 también se ejecutaron 24.000 sentencias de trabajos en beneficio a la comunidad que evitaron la entrada en prisión, que consistieron en talleres y programas de seguridad vial.

Entre 2009 y 2014 esta iniciativa permitió que más de 11.000 internos recibieran formación sobre valores cívicos en las vías públicas y sensibilización sobre el peligro del consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas al volante. En la última campaña, más de un millar aprobaron el examen teórico y cerca de 500 obtuvieron la licencia en prisión.

## **“UNO DE LOS MEJORES SISTEMAS PENITENCIARIOS DEL MUNDO”**

Por su parte, el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha destacado que “las instituciones penitenciarias de España son de las mejores de Europa”, ya que abordan tareas de educación e inserción en la que muchas entidades ofrecen su colaboración. También el secretario general de Instituciones Penitenciarias ha afirmado que el sistema penitenciario español “es uno de los mejores del mundo”.

El fiscal ha defendido la reinserción social que, aunque es “dura y complicada”, es posible, por lo que ha resaltado el “enorme mérito, simbolismo y significado” de este proyecto. En este sentido, ha reivindicado la formación y educación de los conductores, que considera “clave” para la reducción de accidentes y para evitar la sanción.

En la presentación también ha estado presente Pere Navarro, quien ha asegurado que este proyecto es “muy bonito y socialmente interesante”, además de “bueno para todos”.

## ESPAÑA ES DIFERENTE: La DGT ayudará a los presos a sacarse el carné de conducir

original



La educación vial regresa a las cárceles españolas para permitir la reinserción y reeducación de las 1.200 personas que se encuentran en prisión por delitos contra la seguridad vial en España. De éstos, 97 están en la cárcel por imprudencias graves al volante con resultado mortal.

El programa permitirá que estos internos puedan, entre otras cosas, obtener el permiso de conducir clase B, y como novedad este año el de clase A2, estando en prisión, dado que la mayoría de éstos fueron encarcelados por circular sin carné. También hay un elevado porcentaje de presos por delitos relacionados con el consumo de alcohol y/o drogas al volante.

Se trata de una campaña que estuvo vigente entre 2009 y 2014, pero que la Dirección General de Tráfico (DGT), la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP), el RACE e Instituciones Penitenciarias han vuelto a poner en marcha. Se llevará a cabo en los próximos meses en un total de 48 centros penitenciarios de la mano de cerca de un centenar de autoescuelas adscritas a la CNAE.

La campaña ha sido presentada este martes 25 de junio en Madrid por el secretario general de Instituciones Penitenciarias, Ángel Luis Ortiz; el director general de la DGT, Pere Navarro; y el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas. También han asistido representantes del RACE, la CNAE y la ASECEMP.

Aunque el programa va dirigido, principalmente, a los 1.200 internos por delitos relacionados con el tráfico, también está abierto a todos los presos, en total 50.800, independientemente del delito que hayan cometido.

En concreto, el programa permitirá que los presos interioricen valores cívicos en el uso de las vías públicas; adquirir el permiso de conducción tipo B2 (coche) y A2 (motocicletas con una potencia máxima de 35 kW) si no tenían previamente ninguno de ellos; reconducir conductas infractoras; sensibilizar del peligro del consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas mientras se conduce; y favorecer la capacitación laboral.

Además de poder obtener el permiso tipo A2, otra de las novedades de esta edición, la séptima, es que se impartirán cursos de sensibilización para la recuperación de puntos del carné. El programa también contará con los testimonios de víctimas de accidentes de tráfico.



Para los exámenes, los reclusos se formarán en prisión con un profesor de autoescuela que se desplazará varias veces a la semana para impartir clases teóricas. El test será realizado en el mismo centro penitenciario bajo la supervisión de un examinador, que también se desplazará a prisión el día del examen.

En cuanto a las sesiones prácticas, cada centro penitenciario concederá al preso diferentes permisos, ya sea permiso ordinario adaptado a las clases o bien “salidas programadas”, que se otorgarán cuando el recluso aún no tenga permiso penitenciario. Todos los interesados deberán pagar las tasas de examen y las clases, como cualquier otro ciudadano, así como pasar un examen psicotécnico.

## CERCA DE 500 PRESOS OBTUVIERON EL CARNÉ

Según ha destacado el secretario general de Instituciones Penitenciarias, Ángel Luis Ortiz, “la seguridad vial es algo más que normas y señales”. “Educar en seguridad vial es impulsar valores para que una actividad tan cotidiana como conducir un vehículo se haga respetando normas básicas de convivencia”, ha resaltado.

Para Luis Ortiz, es “bueno” que la sociedad sepa que en las cárceles españolas haya 1.200 personas cumpliendo condena por delitos contra la seguridad vial, que representan el 2,3% del total de internos. Según ha informado, en 2018 también se ejecutaron 24.000 sentencias de trabajos en beneficio a la comunidad que evitaron la entrada en prisión, que consistieron en talleres y programas de seguridad vial.

Entre 2009 y 2014 esta iniciativa permitió que más de 11.000 internos recibieran formación sobre valores cívicos en las vías públicas y sensibilización sobre el peligro del consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas al volante. En la última campaña, más de un millar aprobaron el examen teórico y cerca de 500 obtuvieron la licencia en prisión.

## “UNO DE LOS MEJORES SISTEMAS PENITENCIARIOS DEL MUNDO”

Por su parte, el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha destacado que “las instituciones penitenciarias de España son de las mejores de Europa”, ya que abordan tareas de educación e inserción en la que muchas entidades ofrecen su colaboración. También el secretario general de Instituciones Penitenciarias ha afirmado que el sistema penitenciario español “es uno de los mejores del mundo”.

El fiscal ha defendido la reinserción social que, aunque es “dura y complicada”, es posible, por lo que ha resaltado el “enorme mérito, simbolismo y significado” de este proyecto. En este sentido, ha reivindicado la formación y educación de los conductores, que considera “clave” para la reducción de accidentes y para evitar la sanción.

En la presentación también ha estado presente Pere Navarro, quien ha asegurado que este proyecto es “muy bonito y socialmente interesante”, además de “bueno para todos”.

## Tráfico ayudará a miles de presos a sacarse el carné de conducir

Redacción TICbeat • original



Una vez más, Tráfico ayudará a los presos a sacarse el carné de conducir. Sí, la DGT ya llevó a cabo una campaña parecida a esta entre 2009 y 2014, en la que participaron 11.000 internos, y ahora han decidido reactivarla de nuevo.

María Seguí fue la encargada de poner fin al programa pero ahora que Pere Navarro, el impulsor de este proyecto de formación, ha vuelto al cargo de director general de la DGT, llega su reedición. Pero, ¿por qué piensa Tráfico que es bueno que los presos tengan el carné de conducir?

Bien, lo cierto es que actualmente, tal y como informan desde [El Mundo](#), 1.200 personas que están en prisión cumplen condena por motivos relacionados con la seguridad vial; es decir, por conducir bajo el efecto del alcohol y las drogas, por atropellos y/o conducción temeraria, entre otros.

Por tanto, **ayudar a los presos con el carné de conducir** permitirá darles la “formación sobre valores cívicos en las vías públicas y sensibilización sobre el peligro del consumo del alcohol y otras sustancias tóxicas al volante”.

En la campaña participarán varias personas tan relevantes como el secretario general de Instituciones Penitenciarias, Ángel Luis Ortiz, el director general de la DGT, Pere Navarro y el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, así como representantes del Real Automóvil Club de España, la Confederación Nacional de Autoescuelas y la Asociación Española de Centros Médicos-Psicotécnicos.

Durante la anterior edición más de mil presos aprobaron el teórico y 500 obtuvieron la licencia durante su ingreso en prisión. ¿Tendrá el mismo éxito en esta ocasión?

*\*Artículo original publicado por Rebeca Álvarez en Topgear.es*



## Consejos para poner de modo correcto la sillita infantil en el coche

original

Siempre fijo, con el sistema Isofix, preferiblemente a contramarcha, evitando elementos sueltos en el vehículo.

Así se comprueba la seguridad de las sillitas infantiles

Este viernes ha comenzado la primera operación especial de Tráfico con motivo de los más de 90 millones de desplazamientos que se llevarán a cabo en los próximos meses. Toca tener todo listo para echarse a la carretera. **Puesta a punto del coche pero también de otros elementos como los Sistemas de Retención Infantil (SRI).** Las 'sillitas', cuyo uso y anclaje correctos son cruciales para la seguridad de los más pequeños.

En cualquier trayecto, si se viaja con menores, es importante saber cómo se usan estos SRI. Los fabricantes recomiendan su uso a contramarcha hasta los cuatro años, pero los expertos recomiendan prolongar este uso en función del tamaño del niño, el dispositivo o el propio vehículo. Así, según recoge la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), **en Suecia, el país con la cifra más baja de mortalidad infantil, los niños viajan a contramarcha hasta los seis años o hasta que pesan 25 kilos.**

Roberto Ramos, experto en Seguridad Vial y responsable de Formación de la Fundación CNAE indica cinco consejos y cinco advertencias a la hora de colocar las sillitas.

### ¿Qué hacer para colocar de manera correcta la silla?

1. Bien de manera convencional o bien a contramarcha, hay que prevenir que las sillas estén siempre sujetas adecuadamente a los dispositivos incorporados en el propio vehículo.
2. La silla o SRI debe situarse lejos del espacio que los *airbags* necesitan para desplegarse.
3. El mejor sitio para ubicarla es en el asiento trasero, sujeta con Isofix (sistema de sujeción para sillas de seguridad infantiles) y usando el cinturón de tres puntos de anclaje.
4. Estadísticamente, el asiento del copiloto es el más seguro tras el trasero.
5. Asegurarse de que los cinturones de la silla se adaptan al cuerpo del niño, sin que queden flojos o pasen cerca de zonas sensibles, como el cuello.

### ¿Qué hay que evitar al colocar un SRI en el coche?

1. Ubicar el SRI en el asiento del copiloto y sin sujetar bien porque el trayecto sea corto, conocido o la velocidad no muy alta.
2. No desconectar el *airbag* del pasajero cuando se sitúa en el asiento del copiloto.
3. Poner la silla encima de los asientos traseros, simplemente superpuesta, sin ningún tipo de sujeción.
4. Utilizar elementos caseros para sujetar a los niños, como cojines o pulpos, totalmente contraproducente e incluso con posibilidad de acrecentar el daño.
5. Llevar objetos sueltos con cierta masa (tablet i móvil), que pueden convertirse en proyectiles en caso de accidente, al elevar su deceleración por 20, 30 o 40 veces más según la velocidad de colisión.

<https://www.elmundo.es/motor/2019/06/28/5d1601c2fc6c8306028b4595.html>





Una joven conduce un patinete eléctrico por el centro de Sevilla. / ALEJANDRO RUESGA

Los municipios retrasan la aprobación de sus ordenanzas a la espera de que la DGT apruebe la normativa nacional, paralizada por la falta de Gobierno

## Los patinetes buscan su sitio en la ciudad

EVA SAIZ, Sevilla  
Marta González se baja de su patinete eléctrico con el que ha llegado a una farmacia del centro de Sevilla en la que trabaja. "Empecé a utilizarlo hace poco más de un año porque con el calor que hace aquí y las distancias era más práctico que ir en bici, donde no paras de sudar, o tener que esperar al autobús", explica. González es una de los miles de usuarias de los denominados vehículos de movilidad personal (VMP), una terminología que abarca una variedad heterogénea de aparatos propulsados por motor eléctrico y que alcanzan distintas velocidades que han empezado a proliferar por las calles de toda España, rompiendo la tradicional división peatón-vehículo de motor. Su coexistencia con los transeúntes, las bicicletas y el tráfico rodado no está siendo pacífica.

Las particularidades técnicas y estéticas y el concepto un tanto difuso de lo que es un vehículo de movilidad personal han hecho que no tengan un encaje claro en la mayoría de las ordenanzas municipales que regulan la circulación. El boom de estos aparatos y de las empresas de alquiler que los suministran ha estallado al albur de un vacío legal que ha obligado a algunos Ayuntamientos a tener que redactar instrucciones o nuevas normas para establecer una regulación que ponga cierto orden al caos generado por la presencia de los vehículos de movilidad personal. La DGT dictó una instrucción en 2016, aunque ha reconocido que ha quedado obsoleta por la evolución tecnológica de los modelos. La institución ha redactado un borrador de real decreto para unificar criterios y orientar a los consistorios que están a la espera de esa legislación nacional para aprobar sus propias directrices. La norma debía entrar en vigor en julio, pero el adelanto electoral la ha dejado en un limbo.

Los propios usuarios de estos vehículos son conscientes de la incertidumbre legal, una circunstancia que ha reducido las ventas ante las dudas sobre si los aparatos que quieren adquirir van a cumplir con los requisitos que establezcan las normativas, como reconocen los responsables de Recambios Alamillo, uno de los establecimientos que vende estos aparatos en Sevilla.

El borrador del real decreto define los VMP como vehículos de una o dos ruedas dotados de

Tráfico calcula que en España hay unos 100.000 patinetes eléctricos

La nueva norma no permitirá que los aparatos superen los 25 km/h

300 accidentes en 2018 y problemas de aparcamiento

La percepción de que los vehículos de movilidad personal son un problema serio para la seguridad vial se ha afianzado entre la población. Una encuesta publicada en febrero por Línea Directa concluye que el 72% de los ciudadanos considera que "son un riesgo para la seguridad vial". En 2018 la Fiscalía constató que habían estado implicados en 300 accidentes con víctimas, cinco de ellas mortales. Otro de los problemas es el aparcamiento. Por Málaga circulan unos 2.000

patinetes eléctricos —es la segunda ciudad con mayor número de estos vehículos de España— y la ausencia de normativa sobre su uso generó caos e incidentes en zonas peatonales. Y muchos usuarios, los vehículos de alquiler, los dejaban aparcados en cualquier lugar. Una situación similar a la que se produjo en Madrid, Valencia o Palma, cuyos Ayuntamientos —al igual que en Málaga— se vieron obligados a emitir ordenanzas de urgencia para intentar poner orden en el caos.

una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que puedan alcanzar una velocidad máxima de 25 kilómetros/hora. "Al considerar los vehículos estará prohibido circular por aceras, bajo los efectos del alcohol y con auriculares", explica Jorge Ordás, subdirector de la DGT. La propuesta de regulación, explica Ordás, es pionera en Europa y está basada en una prenorma europea. "El articulado ahora es sencillo porque lo que queríamos era dar una respuesta inmediata a los Ayuntamientos. En una segunda fase abordaremos temas como la exigencia de seguro, que ahora no es obligatorio, la edad mínima para conducirlos o la obligatoriedad del casco o de chaleco reflectante", señala.

La nueva normativa pretende simplificar los tipos de aparatos a dos: los patinetes con motor y plataformas de una o dos ruedas, que pesan 25 kilos y tienen capacidad para una persona (que incluiría a los hoverboards, patinetes eléctricos, skateboards eléctricos y monociclos eléctricos); y los segways, patinetes eléctricos con sillón que pueden alcanzar los 30 km/h. "Ningún VMP podrá circular a más de 25 kilómetros por hora", señala Ordás.

Todos estos vehículos deberán tener un certificado para la circulación que tendrá que proporcionar el fabricante. El real decreto no obliga a la inscripción, pero sí facilitará el registro del que ya dispone la DGT para tratar de centralizar toda la información. "Sin que eso signifique que los Ayuntamientos no puedan disponer de su propia base de datos", señala el subdirector. No hay cifras oficiales del número de vehículos de movilidad personal que circulan en España, pero la DGT calcula que están en torno a los 100.000.

Durante el anterior mandato, el Ayuntamiento de Sevilla aprobó por unanimidad el borrador de ordenanza municipal que re-

gulaba los vehículos de movilidad personal, pero las elecciones han retrasado su entrada en vigor. Reconocen, además, que están a la espera de que se apruebe el decreto de la DGT para consensuar el articulado. La misma situación en la que se encuentra Granada, Murcia, Pamplona y Zaragoza, entre otros.

### Críticas de los ciclistas

La urgencia ha hecho que ciudades como Barcelona, Málaga, Valencia, Mallorca o Madrid no hayan esperado a que la DGT apruebe el decreto para regular una situación en algunos casos caótica. Los límites de velocidad y de potencia y las condiciones para que algunos de ellos, sobre todo los segways, circulen por el centro urbano son distintas, una circunstancia que desde las asociaciones de usuarios de vehículos de movilidad personal denuncian por la inseguridad que genera. "Un mismo aparato puede ser legal en una ciudad porque tenga el permiso, pero no en otra y del mismo modo, en unas pueden circular y meterlo en un autobús urbano y en otras no, en una puede utilizarlo un chaval de 15 años y en otra no poder circular", advierte Andrés Nadal, de la asociación Ampe, que agrupa a los usuarios de este tipo de aparatos.

Los vehículos de movilidad personal contribuyen a la movilidad y la sostenibilidad de las ciudades, ofreciendo una vía de solución a la masificación del tráfico y la contaminación, pero la determinación de las vías por las que puedan circular tampoco es pacífica. El decreto de la DGT prohíbe que puedan rodar por las aceras y lo circunscribe a los carriles bici, las zonas 30 y las plataformas donde no hay desnivel acera-arcén, si bien deja a los Ayuntamientos libertad para que acoten estos límites. Las asociaciones de ciclistas reclaman que el carril bici únicamente sea utilizado por bicicletas normales y eléctricas y por cualquier otro vehículo de movilidad personal con las mismas características que las bicicletas propulsadas: potencia no superior a 250 vatios y velocidad máxima de 25 km/h.

Donde asociaciones de ciclistas y de usuarios de vehículos de movilidad personal coinciden es en criticar la prohibición absoluta que contempla la DGT para la circulación en vías interurbanas. "Un niño de 14 años puede ir por autovía en bicicleta, pero no en patinete", reprocha Nadal. "Los modelos más básicos de estos vehículos hacen 30 kilómetros de recorrido sin problema, por lo que se pueden usar para trayectos interurbanos por la distancia. La DGT no los va a utilizar para recorridos por carretera, pero seguramente todo sea cuestión de innovación tecnológica". Una innovación que ha revolucionado la forma de moverse en la ciudad, desbordando las previsiones del legislador.

Los reguladores tienen la obligación de evitar ir a la zaga de los avances en el sector y de dar respuesta a las nuevas demandas de los ciudadanos.

Con información de **Cristina Vázquez, Lucía Bohórquez, Virginia Vadillo y Nacho Sánchez.**

# La DGT denunció a 104.000 conductores en 2018 por usar el móvil al volante

## No aumentará la cuantía de las multas, pero se quitarán seis puntos

EP  
Madrid

El director general de Tráfico en funciones, Pere Navarro, aseguró que su organismo puso hasta 104.000 denuncias por usar el móvil al volante, y ha avisado de que esta cifra, que se ha mantenido estable en los últimos años, aumentará porque las 216 cámaras que, en principio, servían para vigilar el uso del cinturón de seguridad, también se están utilizando este 2019 para controlar el uso del móvil en la conducción.

“Mucho me temo que van a

subir las sanciones por usar el teléfono móvil, porque me fijo en que sigue habiendo gente con el móvil en la mano”, indicó Navarro durante la presentación de la nueva campaña de prevención de Orange sobre el uso del móvil al volante, campaña enmarcada en la iniciativa de la compañía *Por un uso Love de la tecnología* y en la que colabora la DGT.

Durante la presentación, Navarro recordó que la DGT tiene sobre la mesa modificar la Ley de Tráfico para equiparar el uso del móvil al volante con el consumo de alcohol y drogas. De hecho,

insistió en que el anteproyecto de ley para modificar la normativa de tráfico ya está acabado y a la espera de que haya un nuevo Gobierno para que se apruebe.

El documento no recoge un aumento de la cuantía de las multas económicas (ahora supone una sanción de 200 euros) por usar el móvil al volante, pero sí un incremento de la pérdida de puntos. De los 3 que se retiran ahora, se prevé aumentar a 6 la pérdida de puntos del carné, igualando así este comportamiento al consumo de alcohol o drogas.

Tal y como sostuvo el director

general de Tráfico, desde 2016 las distracciones aparecen como primera causa de accidentes viales con fallecidos, una tendencia que se mantiene estable desde entonces. En este sentido, uno de cada tres accidentes mortales se produjeron por una distracción y de estos “al final estaba detrás el teléfono móvil”, según Navarro.

Para evitar más muertes en las carreteras por culpa de estos dispositivos, es necesario, según Navarro, “explicarlo hasta la saciedad” para luego “intentar vigilar, controlar, para que no haya sensación de impunidad”.



Retenciones en el kilómetro 26 de la A-6 en sentido A Coruña. / ULY MARTÍN

## Empieza la Operación Salida con más agentes y radares

ALEJANDRO FERNÁNDEZ, Madrid  
**La Operación Salida, que se inició ayer y se prolongará hasta el próximo lunes, arrancó con retenciones en las salidas de Madrid, Barcelona, Valencia, Murcia, Sevilla y Granada, según la Dirección General de Tráfico. Para garantizar la seguridad vial de**

**los casi seis millones de desplazamientos previstos para este fin de semana, Tráfico aumentará el número de agentes y radares en la carretera. Se movilizará a 9.100 agentes, 300 más que en 2018, y habrá 20 nuevos radares en las carreteras durante la campaña de verano.**

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha elaborado y puesto en marcha una serie de consejos y medidas especiales para evitar accidentes durante la primera operación especial del verano. La Operación Salida, que empezó ayer y termina el próximo lunes, registrará hasta 5,9 millones de desplazamientos por las carreteras españolas. En total, en julio habrá alrededor de 43 millones de viajes; y en agosto la cifra se aproximará a los 47 millones, según las previsiones estadísticas de la organización que regula la seguridad vial.

Tráfico registró retenciones en prácticamente todas las salidas de Madrid y también atascos en Barcelona, Valencia, Murcia, Sevilla y Granada. Los datos del año pasado marcaron hasta 300 kilómetros de retenciones en todo el territorio peninsular a las 15.00 del primer día de la Operación Salida, el viernes 29 de julio.

Ante la posibilidad de atascos y retenciones, la DGT ha publicado en su página web una guía con los principales puntos conflictivos en autovías y carreteras nacionales y un documento que marca las horas que registrarán más coches en la carretera. Para reforzar la Operación Salida, Tráfico cuenta con 65 personas que formarán parte del personal de vuelo y apoyo, 12 helicópteros y 22 drones.

La organización aumentará durante la campaña de verano la cantidad de agentes y radares dedicados a garantizar la seguridad vial. En concreto, la DGT movilizará a 9.100 guardias civiles, 300 más que en 2018, y refor-

zará las carreteras con 20 radares más ante los 90 millones de desplazamientos, un 1,66% más que la pasada campaña estival. "Este incremento de la movilidad nos puede hacer pensar, según los expertos, que la situación económica es algo mejor que la del año pasado", apuntó el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, durante la presentación de la campaña de verano que se celebró este jueves en Madrid.

Además, la empresa que gestiona las autopistas, Abertis, ha desplegado un operativo que contempla, entre otras medidas, reforzar los equipos de profesionales que trabajan en la autopista para solucionar los proble-

### Cifra histórica de controles de alcoholemia

**La DGT planea llevar a cabo 900.000 controles de alcoholemia entre julio y agosto, cantidad que no incluye los análisis que pueda efectuar la policía local. "Ponemos todos los medios precisos pero también la sociedad tiene que coresponsabilizarse", señaló Grande-Marlaska durante la presentación del dispositivo de verano.**

**En total, el 24% de conductores que fallecieron el año pasado habían tomado alcohol. Hasta 71.000 personas dieron positivo en 2018 en los controles de alcoholemia que realiza Tráfico.**

mas que se produzcan por el aumento de tráfico previsto durante este fin de semana.

La compañía también ha reforzado sus equipos de trabajo en carretera y ha incrementado el número de profesionales que trabajan en los cuatro Centros de Operaciones y Seguridad Vial de la geografía española.

El año pasado, las grandes vías gestionadas por Autopistas registraron una circulación media diaria de 28.000 vehículos durante el fin de semana de la Operación Salida del verano.

El ministro de Interior, acompañado en la presentación de la campaña por el director general de Tráfico, Pere Navarro, la subsecretaria del Ministerio del Interior, Isabel Goicoechea, y el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, subrayó el peligro de las vías convencionales. El 76% de los accidentes en julio y agosto de 2018 se produjeron en ese tipo de vías. En este sentido, los datos de la DGT muestran que el 37% de las salidas de vía son accidentes mortales producidos, entre otras causas, por distracciones o el consumo de alcohol, el principal delito contra la seguridad vial. El año pasado se registraron 56.163 condenas penales por conducir con altas tasas de alcohol.

Durante julio y agosto, la DGT organizará hasta cuatro operaciones especiales: la primera, este fin de semana; la segunda, del miércoles 31 de julio al jueves 1 de agosto; la operación especial del 15 de agosto, del miércoles 14 al domingo 18; y la Operación Retorno, del viernes 30 de agosto al domingo 1 de septiembre.

## Una auténtica epidemia

Redacción • [original](#)

Los cajones de la dirección general de Tráfico (DGT) empiezan a almacenar los borradores – en distinto punto de desarrollo– de una batería de medidas dirigidas a tratar de reducir la lacra de los muertos en las carreteras españolas. Los teléfonos móviles y las distracciones que estos causan, coches cada vez más potentes, y –en las calles– la irrupción de los patinetes han hecho que la DGT haya empezado a pensar en doblar la pérdida de puntos en caso de usar el smartphone mientras se ...

## Ni chanclas, ni bañador y otros consejos para conducir en verano

original



Si se conduce con chanquetas se pierde sensibilidad con los pedales.

Seat

La primera **ola de calor** del verano ya ha llegado a España. Playa, montaña, piscina... tanto los trayectos cortos como los largos **se multiplican en esta época**.

El verano trae consigo unos hábitos al volante que hay que intentar evitar. Unas conductas que, además de suponer un riesgo, pueden acabar en sanción.

Desde **Seat** han recopilado siete **consejos para tener un verano sobre ruedas**.

### Vestimenta adecuada: ni chanclas, ni bañador

A la hora de ponerse al volante hay que tener en cuenta el **vestuario**. **¿Me pueden multar por conducir con chanclas, tacones o descalzo?** La realidad es que en el Reglamento General de Circulación no aparecen estas infracciones, pero esto no significa que estén libres de multa, sino todo lo contrario. Si se conduce con chanquetas **se pierde sensibilidad con los pedales** y pueden engancharse e impedir reaccionar ante un imprevisto. Hay que cambiarlas por un calzado ergonómico y **sujeto al pie**.

Por otro lado, **conducir sin camiseta** (algo que hace el 25% de los conductores, según la Fundación del Comisariado Europeo del Automóvil), puede causar **quemaduras por la fricción del cinturón de seguridad**. Para rebajar la temperatura del vehículo, desde el Centro Técnico de SEAT se recomienda abrir puertas y ventanillas durante un minuto para ventilar el habitáculo antes de activar el aire acondicionado.

### Tantas plazas, tantos pasajeros

Aunque el camino a recorrer sea breve, sobrepasar las plazas del vehículo conlleva **importantes riesgos**, ya que esto implica que algunos ocupantes irán sin cinturón o, si se trata de niños, sin **sistema de retención infantil**.

### Hidratarse y realizar las paradas necesarias

Aunque no está directamente prohibido, **comer y beber conduciendo pueden suponer una distracción**. Pero con las altas temperaturas **hidratarse es clave**. Un estudio de la Universidad de Loughborough (Reino Unido) y el European Hydration Institute, asegura que un conductor deshidratado comete los mismos errores que otro que haya tomado 8 copas de vino. Lo mejor es prevenir bebiendo agua antes de iniciar la marcha y en **paradas regulares**.

## Posturas inadecuadas

¿Me pueden multar por conducir con el codo fuera? Cualquier acción que afecte a la seguridad vial **puede ser sancionable**, aunque no se recoja en el Reglamento General de Circulación. Conducir con el codo apoyado en la ventanilla en días calurosos es una imagen típica de las carreteras que conviene evitar. Primero, porque **afecta a la capacidad de control del vehículo** al no tener las dos manos en el volante y, segundo, por el riesgo de graves lesiones en caso de colisión.

Otra postura extremadamente arriesgada, en este caso del copiloto, es **apoyar los pies sobre el tablero**. En caso de accidente, el airbag frontal, no solo dejaría de cumplir su función de retención del ocupante, sino que pasaría a convertirse en un elemento potencialmente peligroso.

## No olvidarse del carné de conducir

Por muy pocas cosas que se lleven encima, nunca se debe olvidar **la documentación**. En la mayoría de países europeos, conducir sin contar con el permiso supone una multa.

## Cuidado al aparcar

Hay que cerciorarse de dejar el coche siempre en **zonas habilitadas**. La sanción por aparcar en la arena o en un espacio protegido puede llegar a ser muy elevada.

## Música y otras distracciones

Poniendo la música a todo volumen, se pueden **pasar por alto sonidos importantes** como la sirena de una ambulancia o el claxon de otro vehículo. Por muy romántica que sea la música, mejor no dejarse llevar. Besar al copiloto puede suponer una distracción al volante y en ese caso, en España, por ejemplo, pueden multar con **80 euros**.

- [Consultar el horóscopo de hoy: domingo 30 de junio de 2019 | ¿Qué día te espera?](#)
- [Veterinarios denuncian que el plan de vacunación de la rabia es insuficiente](#)
- [Las 100 mejores películas de terror](#)

## Cruzar pasos de cebra en bici: no solo no es legal, también conlleva multa

original



Unas ciclistas se disponen a cruzar por un paso de cebra. GTRES

Es una escena relativamente habitual en nuestras ciudades y pueblos: **ciclistas** que cruzan pasos de cebra, como si de peatones se tratase. Pero pese a que no es nada extraño, no solo no es legal, sino que **conlleva multa**.

Informa **LaSexta** de que para la **DGT** la bicicleta es un vehículo y, por lo tanto, debe comportarse como tal en cuanto a derechos y obligaciones de la circulación, incluido lo referente a **prioridades de paso y uso de la vía**.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación establecen **la prioridad de los peatones** sobre los vehículos en los pasos de cebra.

Si una bicicleta cruza el paso de cebra se considera una infracción grave, que conlleva **una multa de 200 euros**. Eso sí: siempre se considerará así cuando el ciclista vaya subido a la bici.



## Ojo en la Operación Salida: los nuevos radares de la DGT no permiten adjudicar a otros la pérdida de puntos

Confidencial Digital • [original](#)

Así, la puesta en marcha de los **nuevos radares móviles** en las motos de la Guardia Civil de Tráfico acabará con una práctica típica de los reincidentes.

La patrulla policial que instale cada aparato permanecerá a la espera (a un máximo de 50 metros del radar), recibirá los datos y la imagen del vehículo con velocidad excesiva a través de una tableta y lo **detendrá unos segundos después** para notificarle la sanción 'in situ', con la identificación inequívoca de la persona que conduce.

### **Comienzan a multar en Semana Santa**

Después de un año de [anuncios y retrasos](#), los radares móviles de la Dirección General de Tráfico **entrarán en funcionamiento en la operación especial de Semana Santa**, en la que se prevén más de 14 millones de desplazamientos por las carreteras españolas.

Los primeros dispositivos se comenzaron a probar en febrero, pero estos días se ha conocido que **empezarán a sancionar** a partir del próximo viernes.

Las patrullas de la Guardia Civil se trasladarán de unos puntos a otros de las vías de todo el país con suma facilidad: los aparatos serán **prácticamente indetectables** adosados a sus motocicletas.

**Funcionan con una tecnología láser que los hace invisibles e inmunes a los detectores e inhibidores** que llevan instalados de forma ilegal algunos automóviles. También son muy difíciles de interceptar por los ocupantes del vehículo y **totalmente imprevisibles**, esto es, se pueden colocar en cualquier lugar.

No habrá presencia de patrullas de la Guardia Civil junto a los radares porque se pueden situar directamente en el arcén, sobre un pequeño trípode o adosados al guardarraíl. También son capaces de funcionar sin luz por la noche con un **sistema de infrarrojos**.

**Estos controles de velocidad móviles se instalarán, principalmente, en los puntos negros de la red española y** en las vías con mayor índice de siniestralidad. Por ello, se ubicarán de manera especial en las **carreteras convencionales** -de doble sentido-, que son las que acumulan el 75% de los accidentes de tráfico mortales.

## El 48% de los conductores no usa el intermitente para adelantar en autopista y el 34% supera el límite de velocidad

Mariano Tomás • original



Los malos hábitos son los principales responsables de los accidentes de tráfico

En plena **operación salida del verano 2019**, la primera de esta temporada, las recomendaciones para los conductores se difunden en todos y cada uno de los medios de comunicación, prácticamente las 24 horas del día, con un único objetivo: que todos aquellos que emprendan su viaje de vacaciones lleguen sin problemas a su destino.

Y aunque es cierto que en España han disminuido notablemente los niveles de siniestralidad en la carretera y nos acercamos cada vez más a los estándares europeos, todavía queda camino por recorrer. Según los últimos datos publicados por la **Dirección General de Tráfico**, en 40 años, la mortalidad por accidente de tráfico se ha reducido un 83%. “Tras alcanzar el máximo histórico de siniestralidad en 1989, y aunque tardó más de una década en implantarse en España”, explica la DGT en su boletín digital, “comienza a extenderse, procedente de Europa, la idea de que es posible una sociedad sin víctimas graves o mortales en las carreteras”.

El estudio recoge los datos agregados de los observatorios de la conducción de clientes de Abertis en los cinco mayores países de la red del Grupo: España, Francia, Argentina, Brasil y Chile

“Medidas como la **intensificación de la vigilancia con radares** o el **Permiso por Puntos**, por ejemplo, han influido considerablemente en la reducción de accidentes. Pero también la responsabilidad de medios de comunicación y empresas y la percepción social de que los accidentes no son fortuitos y que se pueden evitar”, señala la DGT.

Hay datos globales especialmente reveladores, que reflejan diferentes estudios, sobre **cómo se comportan los conductores en la carretera** y qué percepción tienen del peligro y del riesgo al volante, y casi todos coinciden en señalar que los malos hábitos son los principales responsables de los accidentes de tráfico.



En este sentido, el **Observatorio Global de Seguridad Vial que acaba de presentar Abertis** se centra en el seguimiento de los conductores en relación a los seis hábitos más comunes volante: uso del móvil, exceso de velocidad, incorrecto uso de los carriles lentos y rápidos, falta de uso de los intermitentes, falta de respeto a la distancia de seguridad y falta de uso de los cinturones de seguridad. “El estudio recoge”, precisan desde la compañía, “los datos agregados de los observatorios de la conducción de clientes de Abertis en los cinco mayores países de la red del Grupo: España, Francia, Argentina, Brasil y Chile”.

Respecto al exceso de velocidad, en los países analizados por el Observatorio, el 34% de los conductores de vehículos ligeros (turismos) superaban el límite de velocidad establecido en la vía. La **Organización Mundial de la Salud (OMS)** alerta de que el aumento de la velocidad produce una mayor probabilidad de accidente, y que las consecuencias del mismo sean más graves cuanto mayor es la velocidad a la que se circula.

#### **Mal uso de los carriles: 34% de incumplimiento**

En relación a la ocupación de carriles, a pesar de que conducir por la derecha es obligatorio, habiendo de usar los otros carriles solamente para adelantar, cerca de la cuarta parte de los conductores analizados lo hacían en más ocasiones. Señala el estudio que adelantar por la derecha, además de estar prohibido en los códigos de circulación internacionales, “genera nerviosismo y comportamientos agresivos en otros conductores, lo que puede provocar un accidente”.

Según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico, en 40 años, la mortalidad por accidente de tráfico se ha reducido un 83%

#### **Señalización de adelantamientos: 48% de incumplimiento**

La falta del uso del intermitente para indicar adelantamientos fue la infracción más habitual en la red de autopistas Abertis. El dato global medio ascendió al 48%. El Observatorio precisa que señalar todas las maniobras con suficiente antelación garantiza una mayor seguridad.

#### **La distancia de seguridad: 26% de incumplimiento**

Según los datos recogidos en el Observatorio, el 26% de los conductores no respetan la distancia mínima de seguridad entre vehículos. “Mantener la distancia mínima de seguridad es fundamental puesto que, ante un imprevisto, la distancia de seguridad contribuye a evitar un accidente”.

#### **Uso del cinturón: 27% de incumplimiento en los asientos traseros**

Si bien muchos conductores han ido adquiriendo el hábito de abrocharse el cinturón de seguridad, todavía existen niveles altos de incumplimiento entre los pasajeros que viajan en el asiento de copiloto y sobre todo, en los asientos traseros, de tal manera que el 8% de los conductores y el 11% de los copilotos no llevaban abrochado el cinturón de seguridad. Esta cifra asciende al 27% en el caso de los de los pasajeros que viajaban en los asientos traseros del vehículo.

“Abrocharse el cinturón es de vital importancia incluso en trayectos cortos. Su uso reduce la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente. Asimismo, el uso de sistemas de retención infantil disminuyen en un 75% los fallecimientos y en un 90% las lesiones”, indica el

documento

### Móvil al volante: 11% de incumplimiento

El uso del móvil al volante es la conducta menos habitual en todas las redes de Abertis. Sin embargo, no por ello deja de ser peligrosa. El 11% de los conductores analizados hicieron uso del móvil mientras conducían, una conducta que multiplica por 23 la posibilidad de accidente.



En este sentido, la Dirección General de Tráfico acaba de publicar los datos correspondientes a 2018 que atribuyen el 32% de los accidentes mortales (alrededor de uno de cada tres) a distracciones, sobre todo por un uso inadecuado del teléfono móvil al volante. Es una cifra que se mantiene desde 2016, cuando la distracciones ya pasaron a ser la primera causa de siniestros con fallecidos. **Pere Navarro**, el director general de Tráfico, ha señalado que el año pasado hubo más de 104.000 denuncias por el uso inadecuado de este dispositivo. Según las estadísticas que elabora la DGT, más de uno de cada tres españoles reconoce haber telefonado, leído o escrito mensajes durante la conducción en el último año.

Abrocharse el cinturón es de vital importancia incluso en trayectos cortos. Su uso reduce la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente

### Abertis y la seguridad vial

Abertis es uno de los operadores líderes internacionales en la gestión de autopistas de peaje, con más de 8.600 kilómetros de vías de alta capacidad y calidad en 15 países de Europa, América y Asia. Es el primer operador nacional de autopistas en España, Chile, y Brasil, y tiene una importante presencia también en Francia, Italia y Puerto Rico. La compañía cuenta con participaciones en la gestión de más de 700 kilómetros en Reino Unido, Argentina y Colombia.



AutopFluminense Av do Contorno

Para Abertis, la seguridad de los conductores es la prioridad. **La compañía invierte de manera continua en tecnología e ingeniería inteligente** para garantizar que sus clientes tengan un viaje seguro, cómodo, rápido y fácil cuando eligen las autopistas del Grupo

Colabora también con múltiples organizaciones internacionales que promueven soluciones a este problema global. Por eso, cuenta con una innovadora alianza con la organización internacional **Unicef** para combatir la principal causa de muerte en niños en edad escolar: los accidentes en carretera. Con una inversión de tres millones de dólares, el acuerdo supone la primera contribución corporativa global a los programas de Unicef para prevenir las lesiones por accidentes de tráfico en niños. Además, a través de la Fundación Abertis, promueve campañas de educación y sensibilización en todos los países en los que está presente, con

proyectos como **“El Apagón”**, en España e Italia; el **programa Autoroute Académie**, en Francia; o el **proyecto Escuela** en Chile y Brasil, entre otras muchas iniciativas.

En el ámbito académico, impulsa su red de cátedras universitarias para la financiación de la investigación en seguridad vial en seis universidades líderes de todo el mundo para promover la formación, la investigación y la transferencia de conocimiento entre la universidad y la empresa.

Contenido patrocinado por: Abertis

## Consejos para un buen verano sobre ruedas

original



Europa está inmersa en la primera ola de calor del verano. Sol, tiempo libre y decenas de idas y venidas a la playa o a la piscina. Son viajes muy cortos, de apenas minutos, pero los expertos en seguridad vial alertan de la peligrosidad de estos trayectos, precisamente, por exceso de confianza. Hay hábitos y conductas típicas en vacaciones que se deben evitar porque suponen un riesgo y además pueden acabar en sanción. Un verano sobre ruedas en siete consejos:

- Ni chanclas, ni bañador: El típico vestuario playero no es adecuado para conducir. Por ejemplo, con chancletas se pierde sensibilidad con los pedales y pueden engancharse e impedir reaccionar ante un imprevisto. En la mayoría de países europeos no está prohibido explícitamente, pero conducir con ellas o descalzo puede multarse por limitar la libertad de movimiento. Hay que cambiarlas por un calzado ergonómico y sujeto al pie.
- Por otro lado, conducir sin camiseta (algo que hace el 25% de los conductores, según la Fundación del Comisariado Europeo del Automóvil), puede causar quemaduras por la fricción del cinturón de seguridad. Para rebajar la temperatura del vehículo, desde el Centro Técnico de SEAT se recomienda abrir puertas y ventanillas durante un minuto para ventilar el habitáculo antes de activar el aire acondicionado.
- Tantas plazas, tantos pasajeros: Aunque sólo sea para unos pocos kilómetros, sobrepasar las plazas del vehículo conlleva importantes riesgos, ya que esto implica que algunos ocupantes irán sin cinturón o, si se trata de niños, sin sistema de retención infantil.
- El combustible necesario del conductor: Aunque no está directamente prohibido, comer y beber conduciendo pueden suponer una distracción. Pero con las altas temperaturas hidratarse es clave. Un estudio de la Universidad de Loughborough (Reino Unido) y el European Hydration Institute, asegura que un conductor deshidratado comete los mismos errores que otro que haya tomado 8 copas de vino. Lo mejor es prevenir bebiendo agua antes de iniciar la marcha y en paradas regulares. Además, asistentes como el detector de fatiga analizan el comportamiento del conductor y le recomiendan que se tome un descanso en caso de ser necesario.
- Posturas inadecuadas: Conducir con el codo apoyado en la ventanilla en días calurosos es una imagen típica de las carreteras que conviene evitar. Primero, porque afecta a la capacidad de control del vehículo al no tener las dos manos en el volante y, segundo, por el riesgo de graves lesiones en caso de colisión. Otra postura extremadamente arriesgada, en este caso del copiloto, es apoyar los pies sobre el tablero. En caso de accidente, el airbag frontal, no sólo dejaría de cumplir su función de retención del ocupante, sino que pasaría a convertirse en un elemento potencialmente peligroso.
- Toalla, gafas de sol, crema solar... y el carné: Por muy pocas cosas que se lleven encima, nunca se debe olvidar la documentación. En la mayoría de países europeos, conducir sin contar con el permiso supone una multa.

- Sin prisas por el mejor sitio: Aparcar en la costa puede ser un quebradero de cabeza, pero no hay que impacientarse, y recordar que sólo se puede tocar el claxon para prevenir un accidente, no para mostrar irritación. Una vez encontrada la plaza, asistentes como el Park Assist facilitan la maniobra, al mover automáticamente la dirección. Y hay que cerciorarse de dejar el coche siempre en zonas habilitadas. La sanción por aparcar en la arena o en un espacio protegido puede llegar a ser muy elevada.

## En accidente con patinete eléctrico, ¿quién paga la cuenta?

original

Abundan los informes sobre las lesiones, los accidentes de tráfico e incluso las muertes sufridas por los usuarios de los patinetes o scooters eléctricos a medida que el novedoso medio de transporte se populariza en las calles de un centenar de ciudades alrededor del mundo.

A pesar de los peligros, los usuarios se exponen a juicios por daños y probablemente carecen de seguro contra los daños que puedan causar.

El seguro de salud personal del usuario \_si es que lo tiene\_ puede ayudar a cubrir los gastos de su propio tratamiento médico en caso de accidente.

¿Pero qué sucede si el usuario choca con un peatón y lo lastima, daña una propiedad ajena o provoca un accidente de tráfico? Entonces se le puede considerar responsable, y la mayoría de los seguros no cubrirán esos gastos.

"Bajo la póliza de seguro estándar probablemente hay una laguna bastante grande en la cobertura", dijo Lucian McMahon, investigador sénior del Insurance Information Institute. "Aunque las probabilidades sean bajas, eso no excluye que suceda algo malo, y deber dinero a alguien por heridas causadas puede volverse muy, muy caro, hasta el punto de quedar en la ruina".

Las dos empresas de scooter más grandes de Estados Unidos \_Bird y Lime\_ generalmente responsabilizan al usuario al incluir en su contrato de renta la cláusula de que el usuario absuelve a la empresa de responsabilidad penal. El usuario debe aceptar esa cláusula para poder alquilar.

Bird dice que los usuarios están totalmente asegurados para lo que suceda como resultado de una falla del scooter. Lime dice que su póliza ofrece al menos un millón de dólares en cobertura por cada uno de los reclamos que abarca, pero no hay manera de saber si un reclamo está cubierto hasta que finaliza la investigación, y cada reclamo es distinto.

A pesar del seguro de la empresa de scooter, los expertos dicen que la responsabilidad por los daños probablemente recaerá sobre el usuario debido a los términos y condiciones que acepta cuando descarga la aplicación.

"Son modelos de transportación tan novedosos que las cortes todavía no han intervenido en esto", dijo Bryant Greening, abogado y cofundador de LegalRideshare, que representa clientes heridos en accidentes de scooters rentados o taxis por aplicación. "Generalmente hablando, estas exenciones de responsabilidad son avaladas en corte, pero vamos a tener que ver qué ocurre conforme más y más de estos casos de lesiones son presentados y ventilados en corte".

Los usuarios de patinetes eléctricos podrían pensar que su seguro de auto cubrirá un accidente de scooter eléctrico, pero los seguros de autos generalmente no cubren vehículos con menos de cuatro llantas. Y el seguro de vivienda o arrendatario podría cubrir un accidente que ocurre en una bicicleta tradicional, pero no cubre bicicletas motorizadas ni scooters.

"Una vez que le agregas motor al scooter o bicicleta, entonces la ecuación cambia", dijo Bob Passmore, asistente de vicepresidente de la American Property Casualty Insurance Association. "Lo más probable es que la mayoría de las coberturas de responsabilidad personal mínima de seguros de vivienda o arrendatario no van a cubrir eso".

Entonces, ¿qué es lo que pueden hacer los usuarios de scooters para protegerse? Los expertos sugieren llamar a un agente de seguros y preguntar cómo se puede obtener cobertura. Si tienes un seguro de vivienda o arrendatario, quizás podrías optar por póliza integral que podría cubrir más eventualidades e incluir límites de cobertura más altos que las típicas pólizas de vivienda o arrendatario.

Por ejemplo, State Farm ofrece una póliza integral de cobertura personal mínima que la empresa dice podría cubrir daños causados por scooters eléctricos, pero todos los reclamos son investigados de acuerdo a sus méritos.

## Los 58 consejos de la DGT para asegurarse un viaje sin sobresaltos

original

- Previamente a arrancar, es preciso asegurarse que el coche está en estado óptimo
- Es posible que el conductor deba afrontar la conducción en caravana
- Una vez más, desde Tráfico se alerta de la somnolencia

### 1. Juan Ferrari

28/06/2019 - 13:14

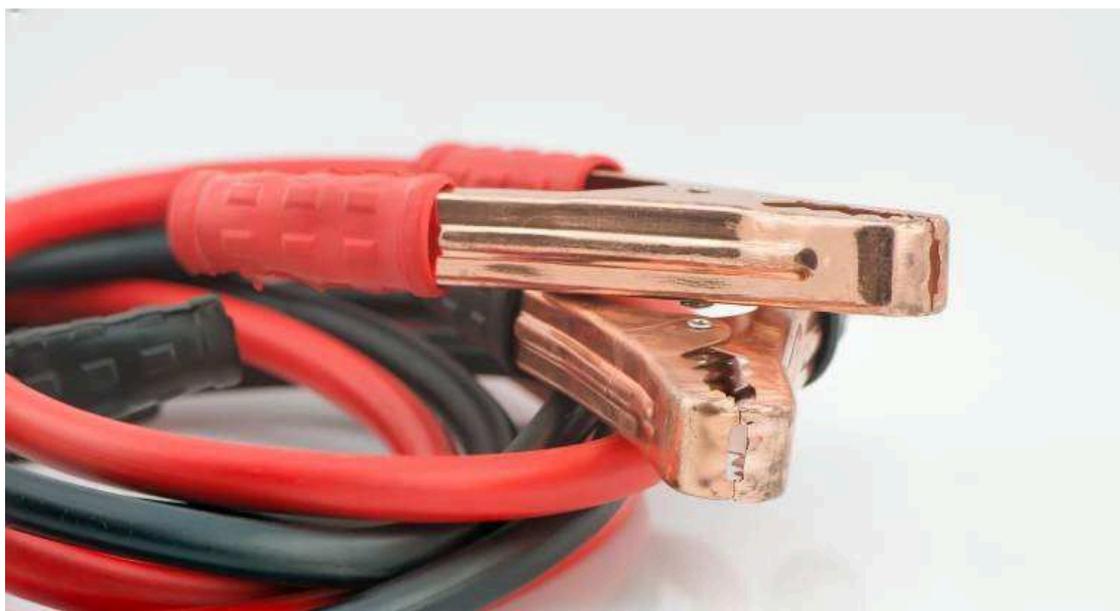
Con motivo del arranque de las vacaciones de verano en las que la **DGT** calcula se van a realizar unos 90 millones de desplazamientos de largo recorrido en las carreteras españolas (un 1,6% más que en los meses estivales de 2018), Tráfico hace unas recomendaciones genéricas que deben tenerse en consideración antes y durante un viaje. Igualmente, recomienda prudencia para los trayectos cortos ya en destino. | [Campaña de verano: 20 radares y 300 agentes más que el año pasado.](#)

Concretamente, la DGT aporta 58 consejos relativos a seis componentes que afectan a la **seguridad** de todo viaje.

### Estado del vehículo

En estas fechas en que comienza la Operación Especial primera Operación del Verano y en las que se hace mayor uso del vehículo con más desplazamientos de largo y corto recorrido, aproveche la ocasión para llevar a cabo, con la antelación debida, [una completa puesta a punto](#) del vehículo:

- Niveles de líquido de frenos, aceite y líquido limpiaparabrisas.
- Alumbrado en correcto funcionamiento y altura de los faros.
- Carga de batería y estado de sus bornes (protegidos con vaselina).



- [Estado de los frenos.](#)
- [Estado de la dirección "sin holguras".](#)
- [Estado de las bujías, cables y filtros.](#)

- Estado de los neumáticos, sin grietas, ni estrías y el dibujo de rodadura profundo.
- Estado de las escobillas del limpiaparabrisas.
- Estado de los manguitos del motor y sus abrazaderas a partes fijas.
- Posición correcta de los asientos y sus anclajes.
- Posición correcta del retrovisor "sin ángulos muertos".
- Haga el engrase y cambie el aceite, si fuera necesario.
- Verifique antes de iniciar el viaje, la presión de los neumáticos del vehículo, caravana o remolque si lo llevara.
- Acostúmbrase a circular con el depósito de combustible lleno, ante cualquier situación anómala (retenciones, accidentes, inclemencias meteorológicas, etc.) le será de gran ayuda.



- Compruebe que lleva en su vehículo los recambios imprescindibles como son:
  - Rueda de repuesto a su presión necesarioo kit reparapinchazos y herramientas para su instalación, y cadenas para circular en zonas donde pueda nevar.
  - Chaleco reflectante de alta visibilidad debidamente homologado.
  - Dos triángulos homologados de preseñalización de peligro.



## Conducción en caravana

- En los viajes durante el verano prevea conducir en caravana por lo que evite siempre que sea posible, los adelantamientos y si los realiza, no los haga nunca a más de dos vehículos seguidos.

- Recuerde que con lluvia, hielo, niebla y viento, conducir es sinónimo de precaución y atención, por lo tanto, reduzca la velocidad de su vehículo y aumente la distancia de seguridad.

Mantenga, en todo momento, las distancias de seguridad entre vehículos.

- Mientras conduzca en caravana no se ponga metas, tiempos ni distancias. Advertir en el destino un posible retraso debido al estado de la circulación en caravana.



- En las travesías de núcleos urbanos, extreme su atención ante la presencia de niños, peatones y ciclomotores y recuerde que la velocidad máxima para circular por ellas es de 50 km/h.

- Si precisa detenerse, saque completamente el vehículo de la calzada al arcén, y si es posible fuera de la carretera.

- Adecúe su velocidad a la del tráfico que le rodea, olvídense de que la señalización le permite circular a mayores niveles.

## Conducción en autopista y autovía

- En autopista y autovía circule siempre por el carril de la derecha. No cambie de carril más que cuando sea necesario para efectuar un adelantamiento. Una vez efectuado el mismo, vuelva gradualmente al carril derecho.
- Aunque es improbable en verano, si se va por el norte o por otros países, recuerde que con lluvia, hielo, niebla y viento, conducir es sinónimo de precaución y atención, por lo tanto, reduzca la velocidad de su vehículo y aumente la distancia de seguridad.
- Por ser el límite de velocidad 120 Km/h, es necesario aumentar la distancia de seguridad entre vehículos.



- En autopista y autovía su vehículo ha de hacerse visible a los demás conductores mucho antes que en una carretera ordinaria, y ello a causa de las grandes velocidades con las que se circula. La mejor señal para advertir el adelantamiento a los demás es hacer destellos luminosos con las luces.
- Cuando tenga necesidad de cambiar de carril aplique la regla de seguridad: retrovisor -señal -maniobra, teniendo siempre presente que detrás pueden venir vehículos que marchen más rápidamente.
- Comience la maniobra de cambio de carril con mucha más antelación que en las carreteras ordinarias, de forma tal que los indicadores de dirección sean bien vistos, manteniendo éstos en funcionamiento únicamente en las fases de la maniobra que implican desplazamiento lateral.
- Todo conductor que, por razones de emergencia se vea obligado a circular con su vehículo a una velocidad inferior a 60 Km/h en autopistas o autovías deberá abandonarla en la primera salida.
- Si necesita detenerse retire el vehículo lo más posible de la calzada y arcén.

## Consejos sobre el conductor

- No olvide adoptar, las precauciones elementales e imprescindibles para la conducción en estas fechas de desplazamientos masivos y de larga distancia.
- Recuerde que con lluvia, hielo, niebla y viento, conducir es sinónimo de precaución y

atención, por lo tanto, reduzca la velocidad de su vehículo y aumente la distancia de seguridad.

- [La víspera del viaje procure descansar y dormir lo suficiente](#). Así podrá conducir relajado y sin somnolencia.



- Evite durante el viaje las comidas copiosas, ya que producen efectos negativos como somnolencia y digestiones pesadas.

- [Suprima igualmente cualquier bebida alcohólica](#). El alcohol disminuye los reflejos y crea una falsa sensación de seguridad. Además todo conductor queda obligado, bajo sanción, a someterse a las pruebas de alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos y otras análogas.

- Evite la conducción continuada durante muchas horas. Deténgase cada dos horas sacando el coche de la carretera, estire las piernas y respire aire puro, que nunca le vendrá mal.

- En cualquier caso, al menor síntoma de cansancio, pare el coche fuera de la carretera y eche una cabezada.

- El conductor y acompañante de motocicletas y ciclomotores deberán utilizar cascos protectores para circular por cualquier vía urbana o interurbana.

- Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido o teléfonos móviles.

- Recuerde que la distancia mínima de separación lateral para adelantar a peatones y vehículos de dos ruedas es de 1,50 metros.

- Mientras conduzca no se ponga metas, tiempos ni distancias.

- Lleve ropa cómoda y calzado adecuado para la conducción. [Ganarás en seguridad, y evitarás multas](#).



- Los objetos personales y los que pudiera necesitar durante el viaje, llévelos a mano.
- Los conductores de vehículos deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, cuando salgan de éstos y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.
- Si utiliza gafas graduadas es aconsejable llevar unas de repuesto.

## Preparación del viaje

- Solicite información sobre el estado de la circulación en la carretera que vaya a utilizar, así como datos sobre la situación meteorológica prevista en la zona, posibles itinerarios alternativos en caso de que existan retenciones de tráfico o cualquier otro tipo de información relacionada con el tráfico.
- Durante la realización del viaje, podrá informarse puntualmente del estado de la circulación a través de los boletines que emiten las distintas emisoras de radio.
- Programe con antelación el plan de viaje, evitando a ser posible los días de desplazamientos masivos y las horas más desfavorables.
- Conducir preferentemente durante la mañana o la tarde, evitar la noche pues la conducción nocturna produce fatiga y somnolencia.
- Si dispone del tiempo necesario, elija para los itinerarios las vías que, contando con las debidas condiciones de seguridad soporten menor densidad de tráfico.

**Evite sorpresas en su itinerario.**

- Dónde informarse

Servicio de Información de Tráfico: Internet: [www.dgt.es](http://www.dgt.es); Teléfono: 011; Redes sociales:-Twitter (@DGTesy @InformacionDGT)

Teletexo: TVE: página 600 y siguientes; Antena 3: página 410 y siguientes; Cuatro: página 470 y siguientes.; Telecinco: página 470 y siguientes; La Sexta: página 410 y siguientes.

Aplicación Comobity (gratuita), para ayudar a una movilidad más segura para todos los usuarios de la carretera, con especial atención a los más vulnerables (ciclistas y peatones). Permite, básicamente, que los conductores que circulan con su coche por una zona donde haya ciclistas o peatones puedan conocer la presencia de éstos y, por lo tanto, tomar medidas de precaución, para evitar atropellos. Y, lógicamente, para que los propios ciclistas o peatones puedan tener la tranquilidad

## Seguridad pasajeros, carga...

- Utilice el cinturón de seguridad en las vías urbanas e interurbanas. Su uso es obligatorio tanto para el conductor como para el ocupante del asiento delantero, así como ocupantes de los asientos traseros que dispongan de ellos. [También para las embarazadas.](#)
- Evite el exceso de equipaje, lleve sólo lo verdaderamente necesario y colóquelo adecuadamente de forma equilibrada dentro del coche, repartiendo los pesos. Si puede evitar el llevar baca en el coche, mejor.
- En ningún caso coloque objetos o parasoles de forma que impidan la perfecta visibilidad del conductor por el espejo retrovisor interior. El equipaje voluminoso colóquelo en el portamaletas.
- En la bandeja trasera del vehículo, no coloque objetos que puedan causar daño en caso de frenada brusca.
- Queda prohibido circular con niños menores de 12 años, situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.
- Los niños menores de tres años, que ocupen los asientos traseros, deberán utilizar un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y peso.
- El número máximo de personas que pueden transportarse no puede exceder del número de plazas para las que esté autorizado el vehículo, todas ellas emplazadas y acondicionadas en lugar destinado para ello.

## Un hombre conduce un patinete eléctrico por el arcén de una autovía

El País • [original](#)

### Una usuaria de Twitter grabó la acción temeraria cerca de la ciudad de Zaragoza y la denunció en su perfil de la red social

Una usuaria de Twitter denunció este miércoles en la red social la maniobra temeraria de un hombre que conducía un patinete eléctrico por el arcén de una autovía. Las imágenes fueron grabadas a la altura de la Feria de Zaragoza y, según informa el *Heraldo de Aragón*, el hombre llevaba además los auriculares puestos. Y aunque sí vestía un chaleco reflectante, [circular con un vehículo no homologado](#) por vías abiertas puede sancionarse con 200 euros de multas, según la Dirección General de Tráfico (DGT).

•

[En patinete eléctrico y en sentido contrario por un túnel de Barcelona](#)



Sé uno de los líderes globales que resolverán los grandes problemas públicos

## El Plan Verano de la DGT y cómo evitar multas en vacaciones

Pepe Giménez • original



La Dgt inicia una campaña sobre control sobre la tasa de alcohol y drogas en conductores

Estos días, la **DGT nos presentaba su Plan Verano**, en el que detallaba cómo reforzarán la vigilancia de las carreteras, cómo esperan hacer los trayectos vacacionales más seguros y, por supuesto, cómo esperan perseguir las infracciones. Ya os adelantamos que la forma más segura de viajar este verano, y **evitar multas en vacaciones**, es cumplir con el Reglamento General de Circulación, no cometer infracciones. Nuestro objetivo en ningún caso es contaros cómo cometer infracciones, y librarnos de las temidas multas, de sanciones económicas y retirada de puntos, sino detallar los ámbitos en los que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil va a reforzarse mejor, para evitar conductas peligrosas y sancionables.

### La DGT añade radares y espera más multas por exceso de velocidad

**A lo largo de todo el año 2019 se instalarán 78 nuevos radares**, de los cuales 20 estarán operativos el 1 de julio. Los 58 restantes, 15 de ellos de tramo, se irán introduciendo más adelante. La DGT nos cuenta que habrá 300 agentes más con respecto al año anterior, así como 12 helicópteros, que también contarán con tecnología Pegasus para **detectar excesos de velocidad**, y 11 drones, que de momento no multan, pero sí se emplean para controlar el tráfico.

**Del 12 al 18 de agosto se llevará a cabo una campaña especial de control de velocidad**, en la que se intensificarán los controles con radares móviles, camuflados y Pegasus.

Cuidado con los excesos de velocidad: se añaden 20 radares nuevos, habrá más vigilancia de Pegasus, y se intensificarán los controles sobre todo en carreteras secundarias

Las autovías, y las áreas urbanas, siguen siendo uno de los lugares en los que los radares emiten más multas por exceso de velocidad. Pero **la Dirección General de Tráfico ya nos ha adelantado que las zonas en las que reforzarán más la vigilancia serán las carreteras convencionales**. Recordemos que el límite general en estas vías es, desde enero, de 90 km/h. También hay que ser especialmente cuidadoso en tramos en los que el límite de velocidad es incluso más bajo, que suelen ser zonas de curvas, o con especial peligro, y en las que también suelen situarse los radares camuflados, que con el sistema Velolaser son cada vez más difíciles de identificar.

### Más controles y multas por alcohol y otras drogas

Tráfico advierte de que se realizarán más de 900.000 pruebas de alcohol y otras drogas en las carreteras españolas, que no necesariamente se realizarán en franjas horarias y lugares determinados (no siempre están en zonas de fiesta y por la noche) y que se llevarán a cabo tanto por la Guardia Civil, como por las policías autonómicas y locales.

Cuidado con el alcohol, se intensificarán los controles de alcohol y otras drogas, y se realizarán más de 900.000 pruebas

## La DGT centra su atención en el uso del móvil

Por los mensajes que ha enviado Pere Navarro, Director de la DGT, y la confirmación del Plan Verano de este año, **ya podemos adelantaros que una de las infracciones más perseguidas y multadas por la DGT este verano será el uso del teléfono móvil**. La Dirección General de Tráfico está especialmente preocupada por las distracciones, y el uso del teléfono móvil es una de las fuentes más habituales y extendidas de distracciones.

Tráfico pretende endurecer las sanciones por utilizar el teléfono móvil conduciendo, que probablemente pasarán de la retirada de 3 puntos actual, a la retirada de 6 puntos. No obstante, esta reforma no llegará antes de las vacaciones, y la **multa por utilizar el teléfono móvil conduciendo** seguirá siendo de 3 puntos.

Recuerda que para ser "cazado" y multado por utilizar el móvil conduciendo no es necesario que un agente, en carretera, te identifique. Además de los patrulleros y camuflados de la Guardia Civil, también puedes ser "cazado" por **216 cámaras de alta definición** instaladas en los pórticos de las carreteras, por los helicópteros y, aunque a priori no estaban destinados a multar, la DGT reconoce que también están utilizando los drones para tal fin.

Habrà más controles vigilando el uso del teléfono móvil conduciendo y te pueden "cazar" desde patrullas de la Guardia Civil, coches camuflados, cámaras fijas en los pórticos de las carreteras y desde helicópteros y drones

## Campañas por y para ciclistas y motoristas

Además de la campaña especial de controles de velocidad, la DGT también llevará a cabo otras dos acciones especiales de vigilancia dirigidas a ciclistas, del 13 al 14 de julio, y a motoristas, el 27 y el 28 de julio. Estas acciones, que **la DGT anuncia para proteger a dos colectivos especialmente vulnerables, de ciclistas y motoristas**, no solo irán dirigidos a perseguir las infracciones de estos (recuerda, los **ciclistas también son multados por alcohol**), sino también a las del resto de conductores. Tanto si eres ciclista, como si eres conductor, es importante recordar las normas sobre **cómo deben circular los ciclistas en carretera**.

Haciendo un resumen rápido, estos son los **consejos que da la DGT para evitar multas en vacaciones y, sobre todo, viajar más seguros**:

- Atención al pasar de autovías y entrar en carreteras convencionales, más peligrosas, y limitadas a 90 km/h
- Especial precaución en trayectos cortos en carreteras convencionales entre localidades
- Si bebes, no conduzcas, ni viajes con un conductor que haya consumido alcohol
- Apagar el móvil, ponerlo en modo coche si dispone de él y evitar que el conductor use el móvil
- Llevar puesto el cinturón de seguridad y emplear sistemas de retención infantil para los menores
- Parar cada dos horas en los trayectos largos, el descanso es importante para evitar la fatiga, que es un riesgo enorme en viajes por carretera



Noticia



**Noticia**