

• Revista de Prensa •  
Del 21/03/2019 al 22/03/2019



## ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
<b>SECTOR</b>				
1	22/03/2019	La Opinión de Tenerife, 23	Hay que enseñar el uso adecuado de los nuevos modos de transporte	Escrita
2	22/03/2019	Faro de Vigo Ourense, 16	Caballero advierte que los patinetes y las bicicletas no pueden circular por las aceras	Escrita
3	22/03/2019	La Tribuna de Albacete, 10	Las autoescuelas preparan la formación de drones	Escrita
4	22/03/2019	20 Minutos	¿Quieres saber cuántos puntos tienes en el carné de conducir?	Digital
5	22/03/2019	El Día de Castilla la Mancha	La Asociación de Autoescuelas desarrollará un programa para pilotos de drones	Digital
6	22/03/2019	El digital de Asturias	EL SEGURO Y EL CASCO EN LOS PATINETES ELÉCTRICOS	Digital
7	21/03/2019	El Economista	Cinturón de seguridad: cuál es la normativa y cuáles son las multas por no usar el cinturón	Digital
8	21/03/2019	ABC Sevilla	Encuesta: ¿Qué opinas sobre el uso de patinetes eléctricos en Sevilla?	Digital
9	21/03/2019	Diario Vasco	Anesdor y la DGT impartirán un curso de seguridad vial para los motoristas	Digital
10	21/03/2019	Vigo Electrónico	"Los patinetes no pueden ir a esas velocidades por las aceras"	Digital

Las jornadas de Movilidad Sostenible, organizadas por el Gobierno regional, trataron ayer en el Museo Elder sobre los nuevos modos de transporte individual. El consultor Guillermo Maldonado disert3 sobre la irrupci3n del patinete el3ctrico, cuya falta de regulaci3n est3 ocasionando accidentes en las grandes ciudades.

## Guillermo Maldonado

Ingeniero, consultor y experto en movilidad

# “Hay que ense1ar el uso adecuado de los nuevos modos de transporte”

Rub3n Acosta

**El incremento de los veh3culos de movilidad personal parece imparabile ¿Se est3 regulando este tipo de artefactos?**

El veh3culo m3s conocido de esta modalidad de transporte es el patinete el3ctrico. Se est3 empezando a regular, la Direcci3n General de Tr3fico ten3a una primera normativa pero ahora hay una nueva propuesta que se est3 estudiando y que se aprobar3 en los pr3ximos meses. En grandes ciudades como Madrid o Barcelona sus ayuntamientos han empezado a regular c3mo circulan estos veh3culos y c3mo ser3 su convivencia con los peatones, aparcamientos y circulaci3n ya que no pueden circular por acera sino por calzada y no por todo tipo de calzadas.

**Las ciudades est3n ampliando el espacio para las bicicletas ¿Es el carril adecuado para los patinetes el3ctricos?**

Puede ser el espacio adecuado. Lo que no es adecuado es que circulen en las aceras por la velocidad porque un veh3culo que alcanza los 20 o 25 kil3metros por hora no es compatible con los peatones pero, sin embargo, por un carril bici este veh3culo tiene

una velocidad similar a la de una bicicleta. De hecho, la regulaci3n va en la l3nea de equiparlo a una bicicleta como es el caso de Madrid, en el que casi puede circular por el mismo carril salvo en los ciclocarriles porque su velocidad es mayor y hay m3s de un carril por sentido. Por ah3 es por donde tendremos que ir.

**¿El uso de este tipo de veh3culo va a m3s sobre todo en las ciudades?**

Efectivamente, va a ir a m3s tanto en la implantaci3n de empresas como en su utilizaci3n particular. No es tan caro como un coche, permite operar y soluciona parte de la movilidad dentro de las ciudades para personas que no pueden comprarse un coche y como alternativa, ya que cada vez se est3 restringiendo m3s el acceso a los centros de las ciudades prohibiendo la entrada de los coches privados. Este tipo de veh3culos pueden saltar la brecha en la accesibilidad a la trama urbana de las ciudades y tambi3n sirven para complementar el transporte p3blico, aumentando la accesibilidad a las paradas con un mayor radio, de modo que t3 puedes llegar con tu veh3culo de movilidad personal a una parada de transporte p3blico e incluso meterlo en



Guillermo Maldonado. | FT. HERNÁNDEZ

“Los patinetes el3ctricos van a ir a m3s tanto en la implantaci3n de empresas como en su uso por los particulares”

la guagua y despu3 salir para seguir circulando por la ciudad.

**¿Podr3 convertirse el patinete el3ctrico y otros veh3culos similares en el futuro en medios**

**de transporte alternativos al veh3culo convencional?**

Es otro medio m3s complementario dentro del mix de movilidad. Vamos a tener muchos modos entre los que elegir para movernos: la bicicleta, la motocicleta, el desplazamiento a pie, el transporte p3blico, el coche, el patinete y otros m3s.

**En Canarias hay un parque m3vil muy alto con 1,7 millones de veh3culos registrados, de los cuales 1,2 millones son privados ¿Las administraciones p3blicas deben hacer m3s campa1as de mentalizaci3n para usar m3s el transporte p3blico y este tipo de veh3culos individuales?**

Desde luego si se quiere reducir la entrada de los coches en el centro de las ciudades es un elemento m3s dentro de la movilidad, igual que lo es el transporte p3blico. No obstante, un desplazamiento de largo recorrido interurbano no tiene mucho sentido a la hora de utilizar el patinete, pero s3 se puede usar para viajar en una guagua de transporte p3blico y cuando llegues a la ciudad seguir circulando en este tipo de veh3culos individuales. Es un elemento que favorece la intermodalidad con el transporte p3blico, en el intento de conseguir que la gente deje el coche en casa.

**En cualquier caso la regulaci3n corresponde a los ayuntamientos ¿no?**

En el desplazamiento urbano s3, en el interurbano ser3a la Direcci3n General de Tr3fico la que regula, pero no tiene mucho sentido en el 3mbito interurbano porque se trata de desplazamientos de largo recorrido por la velocidad y el tipo de v3a que se utiliza y este veh3culo no es compatible con una carretera, tendr3a que ser al menos en un carril bici que sea interurbano y con un desplazamiento largo depender3 de la autonom3a que tenga el veh3culo.

**¿En Madrid y Barcelona ya se ha encauzado el uso del patinete el3ctrico tras la problem3tica causada por los frecuentes accidentes que se produc3an?**

S3. El principal problema reside en el propio usuario, porque es el que est3 realizando un mal uso del veh3culo y, por lo tanto, tendremos que ense1arle a los usuarios a utilizarlo adecuadamente y a convivir con el resto de modos. Evidentemente uno no puede ir por la acera a 20 kil3metros por hora pero si va andando con el patinete no pasa nada, es igual que con la bicicleta con la que tampoco se deber3a circular por la acera. Esto va a estar muy ligado a que consigamos cambiar la cultura de los usuarios y que circulen de una forma adecuada porque, obviamente, as3 como los coches no se suben encima de las aceras tampoco estos veh3culos pueden hacerlo por la velocidad que alcanzan. Es un tema de largo plazo, a medida que vayamos acostumbr3ndonos a convivir con estos nuevos modos iremos haci3ndolo cada vez mejor.

# Caballero advierte que los patinetes y las bicicletas no pueden circular por las aceras

“Son exclusivas para los peatones”, remarca el alcalde ante su proliferación

## A. BLANCO

Las aceras son solo para los peatones. Así de tajante se pronunció ayer el alcalde, Abel Caballero, tras ser preguntado por la reducción de velocidad en Travesía de Vigo y la creación de un carril compartido entre ciclistas y coches.

“Las bicicletas y los patinetes no pueden andar a esas velocidades por las aceras. Y a veces veo bicicleta en la calle Príncipe. Los sitios de peatones son exclusivos de peatones y no están permitidos ni los patinetes ni las bicicletas”, avisa el regidor olívico.

Lo cierto es que la proliferación de los patinetes eléctricos y la falta de una legislación específica está complicando cada vez más la situación. La creación del carril bici entre Teis y Samil servirá a buen seguro para normalizar esta situa-

ción pero todavía está por ver cómo se regulará la circulación de los patinetes en Vigo que no hay ninguna ordenanza específica para regularlos como sí han elaborado ya en otras ciudades como Barcelona o Madrid. La DGT, por su parte, se limitó hasta ahora a publicar una instrucción en la que delega su regulación en los Ayuntamientos. Básicamente dice que no son peatones, por lo que no pueden ir por la acera; pero tampoco vehículos a motor, por lo que tampoco pueden circular por la calzada.

El Ayuntamiento no está sancionando por ahora a los usuarios y espera a que la DGT termine y haga pública su regulación definitiva para tomar decisiones. Si bien, y a tenor de la advertencia lanzada ayer por el alcalde, todo apunta a que Vigo acabará prohibiendo su uso en las aceras.

EMPRESAS | FORMACIÓN

# Las autoescuelas preparan la formación de drones

La asociación empresarial Aecab organizó una jornada informativa sobre la instrucción en el manejo de estos equipos

M.O. / ALBACETE

A mediados del año pasado la presidenta de la Asociación de Autoescuelas de Albacete (Aecab), Ana María Selva, desvelaba en las páginas de *La Tribuna* el proyecto del colectivo empresarial para empezar a impartir también formación para el manejo de drones, y menos de un año después el proyecto coge forma. Así, recientemente la asociación organizó una jornada informativa sobre el manejo de drones, informó esta semana el colectivo en un comunicado. La jornada, celebrada en parte en las

instalaciones de la Confederación de Empresarios FEDA, fue impartida por una empresa especializada dentro del programa denominado *MasterDron* de entrenamiento de pilotos, que facilitará a las autoescuelas y centros de formación asociados poder ser formadores incluidos dentro de la organización de entrenamiento aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Aecab informaba también de que ha firmado un convenio de colaboración para el desarrollo de este programa, con el objetivo de poder formar a futuros pilotos de dro-

nes, «y con ello optar a un amplio mercado laboral, teniendo en cuenta que una vez que se obtiene el título de piloto de drones, desde la asociación también se van a poder formar en las diferentes especialidades que hay en este campo», como radiofonista, emergencias, mantenimientos industriales, agricultura de precisión, topografía o termografía.

El comunicado de Aecab destaca a su vez «la política de calidad de este programa máster para formar a alumnos con un nivel de cualificación alto y poderse incorporar en el mercado laboral».



Imagen de la jornada informativa de la asociación de autoescuelas. / AECAB

## ¿Quieres saber cuántos puntos tienes en el carné de conducir?

original



Al recibir el carné de conducir el conductor obtiene ocho puntos, que pueden aumentar o disminuir dependiendo de las infracciones cometidas.

Pixabay

Al recibir el carné de conducir el conductor obtiene **ocho puntos** que pueden [aumentar o disminuir dependiendo de las infracciones cometidas](#). Si durante los tres años siguientes de la obtención del carné, los puntos se mantienen intactos, **de ocho puntos se pasará a 12**, a los tres años siguientes a **14** y, después de tres años más, se recibe **el último punto (15)**.

La consulta de puntos se puede realizar de una manera sencilla y rápida desde la página web de la [DGT](#), pero solo la pueden realizar los conductores incluidos en el Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico que dispongan de **permiso de conducción en vigor**. Si quieres saber el número de puntos de los que dispones, la Dirección General de Tráfico te permite saberlo de una manera rápida y sencilla.

### Pasos a seguir para la consulta de puntos:

- En primer lugar, hay que acceder a la página web de la DGT y hacer click en el apartado de "**¿Cuántos puntos tengo?**" y luego en "[Consulta de puntos](#)".
- Después hay que seleccionar "[Consultar saldo de puntos](#)", con o sin certificado, dependiendo de cuál sea tu caso. Lo más habitual es no disponer de certificado.
- Si ya has utilizado este servicio antes, tendrás que introducir el NIF y la clave de acceso e inmediatamente ya **podrás ver tu saldo de puntos**.
- En el caso de no disponer de clave, hay que "[solicitar clave de acceso a la consulta de saldo de puntos](#)".
- Introducir nombre, apellidos, NIF, la fecha de expedición del permiso de conducir y un correo electrónico donde, pasados unos minutos, recibirás la contraseña.
- Introducir la clave en la web y cambiar la contraseña (esto solo hay que realizarlo la primera vez que se acceda). Pasados unos segundos **ya podrás ver en la pantalla el saldo de puntos**.

Además de conocer los puntos de los que dispones en el carné de conducir, [la DGT también permite consultar las sanciones de tráfico](#) a través de su tablero electrónico Testra.

## La Asociación de Autoescuelas desarrollará un programa para pilotos de drones

original

Albacete | ELDIAdigital.es



La jornada ha tenido lugar en una de las salas de la sede de FEDA y ha sido impartida por una empresa especializada dentro del programa denominado “MasterDron”, de entrenamiento de pilotos que facilitará a las autoescuelas y centros de formación asociados poder ser formadores incluidos dentro de la organización de entrenamiento aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

AECAB ha firmado un convenio de colaboración para el desarrollo de este programa, con el objetivo de poder formar a futuros pilotos de drones, y con ello optar a un amplio mercado laboral, teniendo en cuenta que una vez que se obtiene el título de piloto de drones, desde la Asociación también se van a poder formar en las diferentes especialidades que hay en este campo: radiofonista, emergencias, mantenimientos industriales, agricultura de precisión, topografía, termografía, etc.

La Asociación valora positivamente que la política de calidad de este programa master es la de formar a alumnos con un nivel de cualificación alto para poderse incorporar en el mercado laboral.

AECAB tiene autoescuelas asociadas tanto en Albacete capital como en otros puntos de la provincia, como Almansa, Ossa de Montiel, Hellín, La Roda, Villarrobledo, Casas Ibáñez, Villamalea, Tarazona de la Mancha o Madrigueras.

## El seguro y el casco en los patinetes eléctricos

NBNoticias • original



*Han llegado a las ciudades en tromba, con fuerza y con ganas de permanecer. **Los patinetes eléctricos comienzan a ocupar el asfalto** con la solidez de cualquier otro medio de transporte más habitual. Es precisamente bajo ese escenario donde algunas voces tienen claro que su presencia resuelve más problemas de los que origina, y es que, por lo pronto, están sirviendo para aliviar el tráfico en los grandes núcleos o para reducir las emisiones de gases contaminantes.*

Los **Patinetes eléctrico para adultos** son la representación actual, avanzada y moderna de aquellos patinetes motorizados que ya se dejaban ver por las calles hace más de cien años. Se trataba de un medio de transporte que nació en la época equivocada, ya que ni la autonomía ni las vías de desplazamientos eran las oportunas para una idea de esa magnitud. Afortunadamente, en la actualidad, **ya no existen tantos obstáculos** que imposibiliten el uso del patinete eléctrico.

La presencia de los patinetes eléctricos ya se ha vuelto prácticamente un acontecimiento cotidiano en las ciudades españolas. Esta proliferación es precisamente la que está dando lugar al nacimiento de **determinadas regulaciones**, dependiendo del sitio, que contribuyan a mantener la seguridad vial en orden. A partir de ahí, cualquier persona interesada en pilotar uno de estos vehículos seguro que se pregunta al menos un par de cosas.

### ¿Es obligatorio contratar un seguro para patinetes eléctricos?

En primer lugar, es preciso dejar claro que la obligatoriedad a la hora de asegurar un patinete de estas características sólo se da cuando su propietario vaya a emplearlo con intención lucrativa, como por ejemplo recurriendo al alquiler.

Ahora bien, si el uso que se le va a dar al patinete es personal, el seguro tan sólo es una opción. No existe ninguna normativa que obligue a ello, pero también es cierto que carecer de un seguro te llevaría a asumir los gastos derivados cualquier daño que se pudieran dar, tanto materiales como personales. A día de hoy, el estado baraja la posibilidad de obligar a los propietarios a **contratar un seguro**.

En este sentido, considerando que tener un accidente está a la orden del día y que nadie está exento de sufrir uno de ellos, lo aconsejable es ser cauteloso y hacerse con alguna modalidad de seguro que se adecúe a las circunstancias. Está claro que formar parte del tránsito de una carretera supone en todo momento un factor de riesgo, por lo que resulta imposible afirmar que un patinete eléctrico está fuera de todo peligro.

De igual modo, también resulta complejo estimar con acierto qué cifras se esconden detrás de

las pérdidas y los perjuicios provocados por una eventualidad con transportes de este calibre. El nivel de peligro, como en todos los accidentes, oscila entre la pequeñez y la tragedia, por lo que contar con un seguro respalda siempre toda posibilidad de percance e infortunio que pudieran producirse.

### El caso, obligatoriedad y recomendación

Por lo que al uso del casco respecta, estamos ante una de las grandes incertidumbres del usuario: ¿es obligatorio? Ante esto, no existe una respuesta única. La obligatoriedad del caso va a depender de la ciudad en que circulemos con nuestro patinete eléctrico. En algunas es obligatorio llevarlo dependiendo del modelo de patinete usado, como ocurre en Barcelona con los modelos de gran tamaño. En otras, los menores de dieciséis años tampoco pueden prescindir de él. Ante esta flexibilidad que impone la geografía en cuanto a normativa, **la Dirección General de Tráfico ya se plantea la unificación de criterios** para crear una regulación que cumpla función en todo el territorio nacional.

En cualquier caso, la recomendación está clara: sí al uso del casco. La protección de la cabeza es fundamental para que en caso de colisión las consecuencias del impacto sean siempre menores. En muchos casos, no lamentar una tragedia irreparable depende de aspectos tan cotidianos y sencillos como el uso del casco. Así, resulta imprescindible conocer bien la talla de la cabeza, a fin de encontrar el casco que mejor se adapte al usuario.

# Cinturón de seguridad: cuál es la normativa y cuáles son las multas por no usar el cinturón

original

## 1. Juan Ferrari

Qué el cinturón de seguridad salva vidas es un hecho conocido por la mayoría de los españoles, sean conductores o pasajeros, como también que evita muchas de las consecuencias que trae asociado un accidente. Sin embargo, todavía hay un grupo de irreductibles que se resisten a un simple click.

María Lidón Lozano Pérez, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la DGT insiste en que el 24% de las personas que han fallecido en accidente de tráfico en vías interurbana no tenía el cinturón abrochado, a pesar de que se trata del principal elemento de la Seguridad Vial dentro del automóvil.

Y aporta algún otro dato revelador: el 20% de los conductores no usan el cinturón; curiosamente, es más bajo, entre un 19% y un 15% en el caso del acompañante del asiento delantero -conocido popularmente por el "asiento de la muerte", pero aumenta mucho, hasta un 30% para los pasajeros traseros, según desvela la directiva de la DGT. Lo cual es un error, pues según un informe de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) -la DGT de EEUU- el asiento izquierdo trasero tiene el mismo riesgo de lesión que el delantero del copiloto.

Gravedad de la lesión	Tipo de colisión	Porcentaje de reducción	Intervalo de confianza (95%)
<b>Conductores de vehículos ligeros (turismos y furgonetas)</b>			
Muerte	Todas las colisiones	-50%	(-55%, -45%)
Lesiones graves	Todas las colisiones	-45%	(-50%, -40%)
Lesiones leves	Todas las colisiones	-25%	(-30%, -20%)
Cualquier lesión	Todas las colisiones	-28%	(-33%, -23%)
<b>Pasajeros 1ª fila de vehículos ligeros (turismos y furgonetas)</b>			
Muerte	Todas las colisiones	-45%	(-55%, -35%)
Lesiones graves	Todas las colisiones	-45%	(-60%, -30%)
Lesiones leves	Todas las colisiones	-20%	(-25%, -15%)
Cualquier lesión	Todas las colisiones	-23%	(-29%, -17%)
<b>Pasajeros 2ª fila de vehículos ligeros (turismos y furgonetas)</b>			
Muerte	Todas las colisiones	-25%	(-35%, -15%)
Lesiones graves	Todas las colisiones	-25%	(-40%, -10%)
Lesiones leves	Todas las colisiones	-20%	(-35%, -5%)
Cualquier lesión	Todas las colisiones	-21%	(-36%, -6%)

Efectos de no usar el cinturón según la DGT.

Pero volviendo al cinturón de circulación, la Fundación CEA (Comisariado Europeo del Automóvil) ha desarrollado el estudio *¿Qué saben los españoles sobre el cinturón de seguridad?* para conocer realmente la relación que tienen los conductores con el principal elemento de seguridad de los coches.

Un análisis que más allá de los datos, realiza un interesante análisis de la normativa, las multas y consejos para un uso adecuado del cinturón, entre otros temas.

## Por qué lo usan los españoles

Según el Estudio, la gran mayoría de los conductores que se ponen el cinturón, concretamente el 81%, declaran usarlo por "motivos de seguridad" en caso de accidente; el 16,2% porque les obliga la ley y tan sólo el 2,5% por temor a una multa. Unos datos considerados por esperanzadores tanto desde la Fundación CEA como por la DGT, como [tiene una guía muy detallado del uso correcto del cinturón](#).

Otro dato curioso, es que una inmensa mayoría de los conductores que han contestado la encuestas, el 96%, obliga al esto de los ocupantes de su vehículo a usar el cinturón de seguridad. Hay que tener en cuenta, que no usar el cinturón no perjudica únicamente al pasajero inconsciente e incumplidor de la norma, sino al resto de integrantes del vehículo que, en caso de accidente, pueden ser golpeados por la persona que no va a agarrada y sufrir graves lesiones.



Una madre coloca el cinturón a su hija de más de 135 cm de altura.

María Lindón insiste en que Tráfico no busca la sanción, sino la concienciación, pues es el principal sistema de Seguridad Vital: no llevarlo y salir despedido del vehículo multiplica por mil trescientos la posibilidad de lesión medular, y por trescientos la posibilidad de muerte. Las principales lesiones que se producen por no utilizar el cinturón de seguridad son: traumatismos, lesiones en el cerebro, columna, en los ojos y pulmones, fracturas faciales y craneales.

## Cuándo es obligatorio el cinturón

Lo primero que tenemos que tener en cuenta de que el cinturón, que es el principal sistema de seguridad dentro del coche, no es un elemento aislado, sino que forma parte de un conjunto de seguridad con los otros sistemas principales de retención (airbags y reposacabezas) y estos últimos pueden no servir si no llevas abrochado el cinturón.

El [Reglamento General de Circulación](#) obliga a los conductores y ocupantes de vehículos a motor a utilizar el cinturón de seguridad, tanto a adultos como a niños. Existiendo una serie de excepciones, en situaciones concretas, en las que se puede circular sin el cinturón de seguridad. El [Real Decreto 1428/2003 del 21 de noviembre, de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial](#), regula su uso en los Artículos 116, 117, 118, 119, según resalta el estudio de la Fundación CEA.

**Oligatoriedad de su uso y excepciones.** Se establece que los conductores y ocupantes de vehículos a motor están obligados a utilizar el cinturón de seguridad.



Testigo de no llevar el cinturón encendido.

**Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.** Se establece que se utilizarán cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados -como las [sillitas de los niños](#)-, correctamente abrochados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas, por el conductor y los ocupantes del vehículo. En los asientos delanteros del vehículo queda prohibido circular con menores edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros. Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros del vehículo y utilizar sistemas de retención infantil.

**Podrán ocupar el asiento delantero**, siempre que utilicen sistemas de retención homologados debidamente adaptados a su talla y peso en los siguientes casos:

**Un menor, indebidamente sentado en el asiento delantero sin cinturón.**

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
2. Cuando todos los asientos estén ya ocupados por los menores de estatura igual o inferior a 135 centímetros.
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

Desde 1974 era obligatorio sólo para vías interurbanas y desde 1992 también en la urbanas. Quede esto claro, pues mucha gente no sabe que el cinturón también es obligatorio dentro de las ciudades, tanto para el conductor como para los pasajeros. Y recuerden: tiene riesgo de sanción. María Lindón, de la DGT, reconoce que es mucho más frecuente que el cinturón no se utilice en este tipo de vías, aunque apunta que las policías locales están muy concienciadas en la búsqueda de ocupantes que no lleven el cinturón.

Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado.

Cuadriciclos y ciclomotores. Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores estén dotados de cinturones de seguridad sus conductores y viajeros estarán obligados a usarlo tanto en vías urbanas como interurbanas y quedan exentos de utilizar el casco de protección.

## Exenciones al uso del cinturón

Estarán exentos:

Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.

Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas. Este certificado deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad responsable del tráfico.

Los conductores de taxis cuando estén de servicio y circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, pero en ningún caso por autopistas, autovías o carreteras convencionales. Podrán transportar a personas con estatura inferior a 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado, siempre que ocupen un asiento trasero.

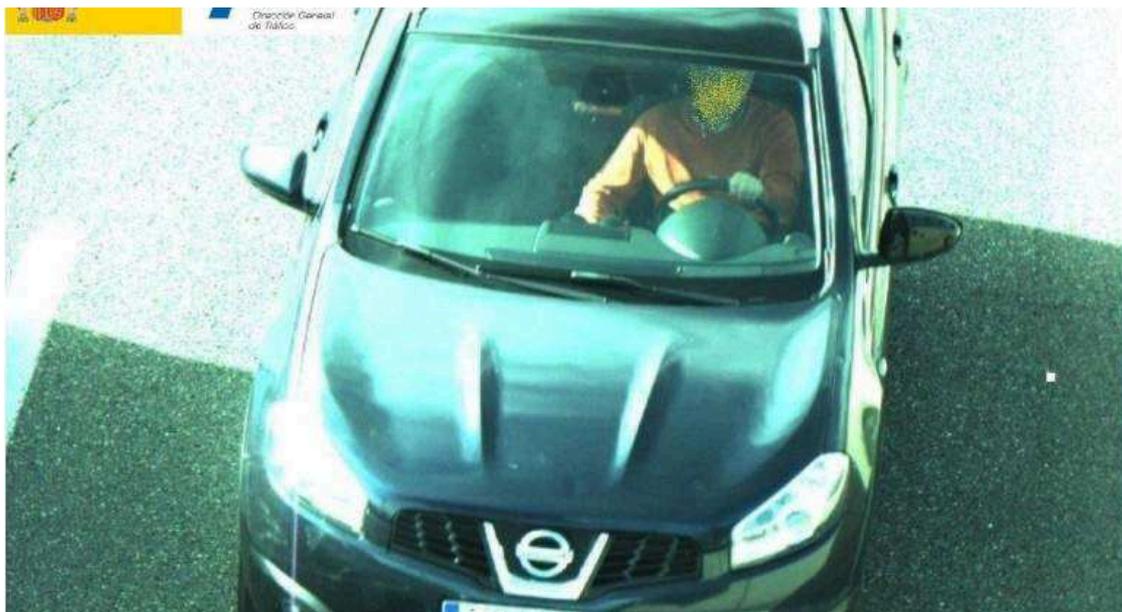
Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.

Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.

## Multas, puntos e indemnización

No utilizar el cinturón de seguridad es considerada una falta grave, y, por lo tanto, conlleva una multa de 200 y la **destrucción de 3 puntos del permiso de conducir**, en caso de ser el conductor la persona que esté realizando la infracción.



Conductor sin cinturón "cazado" por la DGT.

En el caso de ser el ocupante el que no lleve el cinturón, la responsabilidad recae sobre él - en consecuencia la multa-, y no en el conductor. Sin embargo, no son objeto de sanción las exenciones que la normativa española marca respecto al uso del cinturón de seguridad.

El no uso del cinturón de seguridad es una de las infracciones más frecuentes en las carreteras españolas. En una campaña de vigilancia del 2017 llevada a cabo por la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se detectaron a 1.441 personas sin cinturón de seguridad, en una semana.

Por ese motivo, actualmente en las carreteras españolas existen 227 cámaras con el objetivo de vigilar y sancionar el no uso del cinturón de seguridad. El 60% de estos dispositivos se encuentran en carreteras convencionales, mientras que el 40% restante se encuentran en autovías y autopistas.

El objetivo de estas cámaras es fomentar el uso del cinturón de seguridad, castigando mediante una sanción a los usuarios que no lo utilicen. Pero no sólo las cámaras pueden sancionar, también lo hacen los agentes de la autoridad.

En lo referente al seguro de responsabilidad civil, si la víctima no es responsable del accidente y no lleva puesto el cinturón, se puede entender, según las lesiones que sufra, que concurre en la producción del daño; entendiéndose que esa "contribución" a tal resultado supone una "culpa concurrente", que tiene como consecuencia la reducción de las indemnizaciones, "incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales".

Y sigue diciendo la norma que "se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño".

## Consejos para un uso correcto

El estudio ¿Qué saben los españoles sobre el cinturón de seguridad? recomienda lo siguiente para un uso correcto del cinturón de seguridad:

Llevar el cinturón bien ceñido al cuerpo. Es por ello que no se deben utilizar pinzas o ropa demasiado voluminosa, como abrigos o chaquetones.

**El 80% de los conductores que usa cinturón declara usarlo por motivos de seguridad.**

No debe poner nada debajo del cinturón con el fin de ir más cómodo.

Compruebe, una vez abrochado, que no esté enganchado o enrollado en alguna parte de su recorrido porque puede ser peligroso y además pierde eficacia.

Pase la parte superior de la cinta por la clavícula, entre el cuello y el hombro; nunca por el cuello, porque podría causar lesiones graves en caso de accidente.

Coloque el asiento casi en ángulo recto, nunca demasiado inclinado, ya que esta posición favorece la aparición del efecto submarino o facilita que el cinturón produzca un estrangulamiento. en caso de accidente.

Cambie el cinturón cuando sufra un golpe, porque el trenzado del mismo habrá perdido su eficacia e incluso puede haber roturas en los sistemas de anclaje.

## Cómo funciona el cinturón

El cinturón de seguridad está formado por una banda, un retractor, una hebilla y reenvío.

**Banda:** Es la tira o cinta que se coloca sobre el cuerpo, para retenerlo en caso de accidente. Esta cinta es el componente más visible del cinturón de seguridad.

**Retractor:** Es el elemento donde se almacena la cinta sobrante y que bloquea el movimiento de ésta en caso de producirse un frenazo o impacto. El retractor se encuentra oculto en la carrocería del vehículo.

**Hebilla:** Se trata del segundo punto de anclaje donde se conecta el cinturón. Ésta se encuentra en la carrocería del vehículo. Existe un tercer punto de anclaje.

**Reenvío:** Este elemento direcciona la cinta en el torso del ocupante del asiento.

La banda del cinturón está formada por un trenzado, compuesta de poliamida, lo que permite que sea más flexible y adaptarse al tamaño del ocupante. Esta banda funciona de tal manera que presenta un comportamiento rígido a la tensión. Esto quiere decir que no se deforma cuando el ocupante del asiento se mueve.

El cinturón funciona de tal forma que, en caso de frenazo o accidente, la banda se tensa, el retractor se bloquea, y el cuerpo del ocupante queda retenido. Para que el cinturón pueda cumplir su objetivo es necesario colocarlo correctamente, es decir, la banda diagonal debe de pasar sobre la clavícula y entre el pecho, y la banda ventral debe de quedar apoyada sobre la pelvis, ya que es el hueso que mejor va a resistir la fuerza del impacto.

## Encuesta: ¿Qué opinas sobre el uso de patinetes eléctricos en Sevilla?

original



Patinetes eléctricos en la ciudad de Sevilla -

### Responde en esta encuesta algunas preguntas relacionadas con el empleo de los patinetes eléctricos en la capital andaluza

El pasado lunes, el **Ayuntamiento de Sevilla** presentó su proyecto para regular los vehículos de movilidad personal (patinetes, monociclos, hoverboards o segways). Este nuevo plan pretende **modificar la ordenanza de circulación**, que a consecuencia de los cambios tecnológicos se ha quedado obsoleta.

**La Dirección General de Tráfico (DGT)** ha permitido a los ayuntamientos regular este tipo de vehículos de movilidad personal hasta el día de hoy. Esta instrucción ha autorizado al Ayuntamiento a definir la regulación en la ciudad hispalense.

Tras pasar por el pleno municipal para su aprobación, la nueva normativa definirá mejor este ámbito, clasificando los diferentes vehículos de movilidad personal en **vehículos autoequilibrados** (monociclos eléctricos, segway y hoverboard) y aquellos **patinetes eléctricos sin sillín** siempre que cumplan con unos requisitos básicos. Los que no cumplan con éstos no podrán circular. Los patinetes que sí tienen sillín serán considerados ciclomotores y quedarán regulados por la DGT.

Los temas más destacados sobre el uso de este tipo de vehículos son aquellos relacionados con la circulación por las aceras, **la normativa sobre tráfico, circulación y seguridad vial y la seguridad de los conductores.**

Desde **ABC de Sevilla** te hacemos algunas preguntas relacionadas con el uso de los patinetes en la ciudad hispalense **¡Participa en nuestra encuesta!**





Cata de mieles en el corazón de Triana, Sevilla



XLSEMANAL

-45%50€27.5€



Código promocional Amazon

---

## Anesdor y la DGT impartirán un curso de seguridad vial para los motoristas

---

[original](#)

Anesdor y la DGT impartirán un curso de seguridad vial para los motoristas

## Los patinetes no pueden ir a esas velocidades por las aceras

Redacción • original



Una mujer circulando con un patinete eléctrico frente a la Jefatura de la Policía Local de Vigo. / Foto: VIGOÉ

Es raro hoy en día salir a la calle en Vigo y no cruzarse con un patinete eléctrico. Y también resulta extraño que su usuario no lo utilice circulando por la acera. Este uso es al que quiere poner coto el Concello, pero por el momento no tomará cartas en el asunto a pesar de su proliferación, ya que quiere esperar a que la Dirección General de Tráfico marque las directrices más convenientes a seguir.

En España están siendo los ayuntamientos los que están regulando el tránsito de los patinetes, en muchos casos para dirigirlos por los carriles bici -limitados a 30 kilómetros por hora-, pero en Vigo todavía no se ha dictado ninguna medida al respecto y estos vehículos campan a sus anchas, especialmente por las aceras. Con todo, el alcalde se ha mostrado este jueves beligerante con este comportamiento, dejando clara nuevamente [su postura](#).

“**Los patinetes no pueden ir a esas velocidades por las aceras**”, ha censurado Caballero, que también ha reprochado esta actitud a algunos ciclistas. “Con frecuencia veo bicicletas en las aceras. **Incluso he visto alguna por medio de la calle Príncipe**. Los sitios de peatones son exclusivos de peatones y no están permitidos ni los patinetes ni las bicicletas”, ha zanjado.

La creación del carril bici entre Teis y Samil servirá a buen seguro para normalizar esta situación pero todavía está por ver cómo se regulará la circulación de los patinetes en Vigo, una ordenación que ya ha sido [reclamada por partidos como el grupo local de Ciudadanos](#).

Para ello, el Concello quiere esperar a los estudios que está llevando a cabo la DGT, que se comprometió a establecer unos parámetros después de que se conociera el primer atropello mortal causado por un patinete eléctrico en España el pasado mes de noviembre.