

• Revista de Prensa •  
Del 16/04/2019 al 17/04/2019



## ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
<b>SECTOR</b>				
1	17/04/2019	Ideal Jaen, 6	La DGT señala Despeñaperros, Bailén y La Carolina como puntos conflictivos	Escrita
2	17/04/2019	La Nueva Cronica, 45	La UE obligará a equipar los coches con un limitador de velocidad	Escrita
3	17/04/2019	ABC	En qué casos se puede adelantar por la derecha	Digital
4	16/04/2019	La Vanguardia	Foundtrafic entrega 4 becas a personas en riesgo de exclusión social para la obtención del carné de conducir	Digital
5	16/04/2019	Okdiario.com	Europa obligará a los fabricantes a instalar un limitador de velocidad en los coches en 2022	Digital
6	16/04/2019	20 Minutos	¿Peligro en la carretera? ¡Tu propio coche te lo avisa!	Digital
7	16/04/2019	Canarias7	Cómo superar el miedo a conducir tras un accidente	Digital
8	16/04/2019	España 1 - La Voz de Asturias	Estos son los puntos negros y los itinerarios para evitar atascos esta Semana Santa	Digital
9	16/04/2019	El Día de Tenerife	Prepara tu coche para las vacaciones de Semana Santa	Digital
10	16/04/2019	Elige Madrid	Pólizas de seguro específicas para los patinetes eléctricos	Digital
11	16/04/2019	Cadena Ser	Las nuevas corporaciones tendrán que decidir sobre patinetes y vehículos eléctricos	Digital

# La DGT señala Despeñaperros, Bailén y La Carolina como puntos conflictivos

Anuncia especial vigilancia en carreteras secundarias para controlar velocidad, distracciones y alcohol en trayectos cortos

:: J. E. P.

**JAÉN.** La DGT incluye Despeñaperros, Bailén y La Carolina en su mapa de 'puntos conflictivos' para la segunda fase de la operación especial de Tráfico de Semana Santa, que comienza hoy en todas las autonomías, excepto en Cataluña y la Comunidad Valenciana donde dará comienzo el jueves. Esta fase es la más importante de todo el año por volumen y desplazamientos de vehículos a lo largo de toda la red viaria y por desarrollarse en un periodo de tiempo muy limitado. En el periodo de vacaciones se esperan en Jaén 161.000 desplazamientos (de los 15,5 millones de desplazamientos previstos para toda la Operación especial de Semana Santa, 9,1 millones se producirán durante esta segunda fase).

La Autovía de Andalucía, A-4, es la que tendrá más intensidad de circulación, junto con la A-44. Se espera mucho tráfico pero tal vez menos que en años anteriores por pronósticos de meteorología adversa. La salida suele ser escalonada. El día más complicado del año en las carreteras de la provincia es tradicionalmente el Domingo de Resurrección, ya que el retorno se concentra este día y durante la mañana del lunes. Antes de la remo-



Imagen tomada ayer pasadas las ocho de la tarde en la A-4 en Despeñaperros. :: dgt

delación de la autovía en Despeñaperros los atascos eran kilométricos. En los últimos años se ha mejorado bastante la salida de Andalucía.

## Trayectos cortos

La DGT ya ha alertado en repetidas ocasiones que estos días se prestará especial atención a las vías principales, por donde discurren los desplazamientos largos, pero también a las carreteras secundarias, que soportan viajes cortos don-

de ocurre la mayor parte de los accidentes.

Por ello se incrementará la vigilancia en estas vías tanto por tierra, con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y los medios técnicos con los que cuenta (cámaras de cinturón y móvil, vehículos camuflados, radares...), como por aire con los helicópteros y drones de los que dispone el organismo.

También se van a incrementar los controles preventivos de alcohol y drogas en carretera a cualquier hora

del día. En las últimas Semanas Santa, 4 de cada 10 fallecidos había consumido alcohol por encima del límite permitido, un porcentaje de positivos superior al porcentaje del resto del año que es 1 de cada 4.

Durante la Semana Santa del año pasado hubo ocho fallecidos y dos heridos graves en Andalucía, de los que seis, fallecieron en carreteras convencionales y el resto fue por salidas de la vía. En Jaén, la operación de tráfico de Semana Santa se cerró en Jaén con dos siniestros mortales.

«Para no acabar en la cárcel o el cementerio»

La DGT recomendó ayer a todos los conductores que antes de partir se informasen sobre cualquier incidencia en carretera a través de los medios de los que dispone el organismo: Internet, twitter @DGTe con el hashtag #OperaciónSSantay e @informacionDGT, Facebook, teléfono 011 o en los boletines informativos de las emisoras de radio y televisión.

Además «para no acabar en el hospital, la cárcel o el cementerio, la DGT aconseja» activar el modo coche en aquellos dispositivos que lo tengan para evitar distracciones, realizar descansos cada dos horas de conducción, circular por el carril derecho en autovías, mantener la distancia de seguridad y adecuar la velocidad a las circunstancias.

El director general de tráfico, Pere Navarro, hizo ayer un llamamiento a la prudencia y al respeto de las normas de circulación. «Nosotros tenemos preparado todos los medios materiales y humanos de los que disponemos para velar por la seguridad de todos los usuarios de las vías, pero necesitamos el compromiso, no sólo de la mayor parte de conductores que tienen un comportamiento correcto en carretera, sino de aquellos otros que se muestran reticentes a cumplir las normas y ponen en peligro la vida de los demás. Hacia ellos dirigimos todos los medios de control de los que disponemos para sacarlos de la carretera», manifestó a través de un comunicado.

## La UE obligará a equipar los coches con un limitador de velocidad

EFE

**ESTRASBURGO.** Los nuevos coches que se vendan en la Unión Europea (UE) a partir de mayo de 2022 deberán llevar instalado un limitador de velocidad inteligente, dispositivo que se extenderá al conjunto del parque móvil en 2024 y con el que se pretende reducir la mortalidad vial en un 20 %.

El Parlamento Europeo dio ayer luz verde por 578 votos a favor, 30 en con-

tra y 25 abstenciones a la normativa, que prevé la inclusión en los futuros vehículos ligeros del llamado Asistente Inteligente de Velocidad (ISA, por sus siglas en inglés), uno de los 30 nuevos sistemas para reducir los accidentes de tráfico en coches, furgonetas, autobuses y camiones.

A través de cámaras que detectan las señales, mapas y datos extraídos del GPS, ese ordenador de a bordo avisará al con-

ductor de la velocidad máxima a la que debería circular el vehículo en función de las circunstancias de la vía, si bien el conductor tomará la última decisión y, además, podrá desactivar el dispositivo cuando quiera.

La persona al volante, de hecho, tendrá también que encender el limitador de velocidad cada vez que arranque el vehículo, cuyo uso no será obligatorio.

Se trata de un primer paso para que los conductores vayan acostumbrándose a esta nueva tecnología mientras se van perfeccionando esos dispositivos, aún con un margen de error de en tor-

no al 10 %.

El ponente del texto en el Parlamento Europeo, la eurodiputada conservadora polaca Róza Thun, describe el dispositivo como un «sistema inteligente que hará que los conductores sean plenamente conscientes de que están excediendo el límite de velocidad».

La Dirección General de Tráfico (DGT) española ya había propuesto el año pasado que el limitador de velocidad pasara a ser obligatorio en los vehículos, bajo la lógica de que la velocidad es «el punto estratégico» de la seguridad vial: a mayor velocidad se producen más accidentes y de mayor gravedad.

## En qué casos se puede adelantar por la derecha

original



Cada vez e más habitual **circular por una vía de varios carriles** y comprobar cómo el de la derecha está vacío mientras que los de la izquierda están saturados de tráfico.

Circular por el carril izquierdo en autopista o autovía dejando el de la derecha libre es una molestia para el resto de coches de la vía, está prohibido por el [Reglamento General de Circulación](#) (la multa es de 200 euros), y puede generar atascos y accidentes. Pero además de la prohibición de circular por la izquierda, los conductores tienen que respetar **la de no adelantar por la derecha**, por lo que son muchas las dudas que puede tener un usuario si se encuentra en una autopista con el carril de la izquierda ocupado por un vehículo que circula a una velocidad inferior a la máxima permitida, dejando libre su derecha, sin que los vehículos que circulan detrás, en teoría, no lo puedan sobrepasar.

El adelantamiento consiste en sobrepasar a un vehículo que circula más lento por delante del nuestro. Es imprescindible que ambos vehículos se encuentren en movimiento. Antes de que realicemos un adelantamiento deberemos mantener la separación y distancia adecuadas que nos permitan ejecutar la maniobra con seguridad.

Excepcionalmente el adelantamiento se podrá realizar por la derecha, siempre que exista espacio, y en determinadas situaciones muy concretas. **Por ejemplo, cuando el conductor del vehículo adelantado exprese su intención de parar** o girar hacia la izquierda, cuando circulemos en vías con tráfico en ambos sentidos de circulación y con una vía central de tranvía, en cuyo caso se adelantará a este por la derecha, y finalmente en las vías dentro de poblado con al menos dos carriles para cada sentido. En este tercer supuesto se permite realizar el adelantamiento por la derecha.

No se considerará un adelantamiento el rebasar a un vehículo que se encuentra inmovilizado **ya sea por estacionamiento, detención o parada**. Tampoco cuando se rebase a un vehículo inmovilizado por causas ajenas al tráfico como pueden ser un accidente o avería.

No se considerará tampoco adelantamientos los que se realicen entre ciclistas que circulen en grupo.

El adelantamiento es objeto de una detallada regulación en la [Ley de Seguridad Vial](#) y en el Reglamento General de Circulación, concretamente en el Capítulo VII. Así, en el artículo 84 del Reglamento de Circulación se indica que un adelantamiento es una maniobra consistente en **sobrepasar a otro vehículo**, aunque no se considera adelantamiento que los vehículos de un carril circulen más rápido que los de otro cuando la vía está saturada, ni tampoco, cuando los vehículos que circulan por los carriles de aceleración o deceleración lo hagan a mayor o

menor velocidad que los de los carriles principales.

Así, si debido a la densidad del tráfico la velocidad a la que circula un conductor **depende exclusivamente de la del usuario que lleva delante**, si los vehículos del carril derecho van más rápido que los del izquierdo, no se considera adelantamiento y se denomina rebasamiento. Lo mismo sucede cuando se circula por el carril de la derecha a mayor velocidad que un vehículo situado en el izquierdo. Puesto que no se produce un cambio de carril para realizar la maniobra, tampoco se considera adelantamiento, por lo que estaría permitido por las normas de circulación. Esto, de todas formas, no nos permite desplazarnos al carril izquierdo para sobrepasar a un vehículo más lento, y posteriormente incorporarnos de nuevo al carril de la derecha.

## Foundtrafic entrega 4 becas a personas en riesgo de exclusión social para la obtención del carné de conducir

Redacción • [original](#)

MADRID, 16 (EUROPA PRESS)

Fundtrafic ha entregado este lunes, 15 de abril, sus 'Becas de Carné de Conducir Solidario' a cuatro personas en riesgo de exclusión social, con el fin de que puedan obtener el carné de conducir y mejorar así su empleabilidad, ya que a pesar de tener formación académica tienen dificultades para acceder al mercado laboral por su situación de vulnerabilidad.

Los destinatarios de estas ayudas, que en su primera edición han contado con 123 solicitudes a nivel estatal enviadas por 37 entidades, son personas cuyas historias están marcadas por la falta de oportunidades debido a su situación: jóvenes que vienen de una situación de tutela, MENA (menores extranjeros no acompañados), inmigrantes en situación de vulnerabilidad, personas sin recursos socioeconómicos y mujeres víctimas de violencia de género, según ha informado Foundtrafic en un comunicado.

En este sentido, el presidente de Fundtrafic y Asociación DIA, Francisco Canes, ha apuntado que la cantidad de solicitudes que se han recibido por parte de las ONG españolas evidencian la necesidad que existe y ha destacado la importancia de involucrar a empresas en este proyecto social, debido a que su participación se materializa en una ayuda directa.

Las personas que se han beneficiado de las cuatro becas, canalizadas a través de las entidades sociales Asociación Mensajeros de la Paz-Andalucía, Fundación Tomillo, Norte Joven y Fundación Bayt Al-Thaqafa, han sido Mouad, Mamadou, Nadia y Frederico, elegidos tras analizar criterios individuales de necesidad, de empleabilidad, de motivación, así como de valoración de la labor específica que la entidad social desarrolla con el colectivo y con la persona beneficiaria.

### PROTAGONISTAS DE LAS BECAS

Así, Mouad es un joven español de 18 años que, junto a su madre, se encuentra en situación de vulnerabilidad y estudia en el Centro Norte Joven Fuencarral, una escuela de segunda oportunidad, para obtener el título de graduado en Secundaria y aprender los oficios de carpintería y electricidad. Con esta ayuda, canalizada por la Fundación Norte Joven, podrá matricularse en una autoescuela y sacarse el carné para ampliar sus oportunidades de acceder al mercado laboral.

Otro de los beneficiarios de estas becas ha sido Mamadou, un joven guineano de 19 años que cuenta con la ayuda de la Fundación Tomillo, desde la que se destacan las dificultades a las que se enfrentan extutelados MENAS (menores extranjeros no tutelados que cuando cumplen 18 años dejan de ser tutelados) para la inserción laboral al carecer de permiso de trabajo.

Asimismo, desde la entidad se ha valorado el beneficio que supone para Mamadou la obtención del carné de conducir, "un bien de primera necesidad" que le permitirá acceder a diversas oportunidades laborales.

La tercera persona que ha obtenido una de las becas de Foundtrafic ha sido Nadia, una mujer de 42 años de origen marroquí que emigró a España hace diez años y ha recibido la ayuda de la ONG Bayt al Thaqafa, que brinda apoyo de lengua española para la preparación del examen teórico.

Así, contando con formación especializada de la que trabajaba en su país y trabajando en España en una panadería a tiempo parcial, Nadia, según ha explicado Foundtrafic, ha estado valorando la opción de presentarse al examen de conducir, pero las tasas de la DGT, el coste de las prácticas, los bajos ingresos y el envío de ayuda a su familia no le ha permitido avanzar en este proyecto.

Por último, se encuentra Frederico, que acaba de cumplir 18 años y ha contado hasta el

momento con la asistencia de Protección de Menores debido a su situación de desamparo.

Actualmente, ha terminado una formación en electrónica y electricidad, aprovechando los recursos que le ofrece la Asociación Mensajeros de la Paz-Andalucía, y cree que sacarse el carné de conducir le permitirá ampliar sus posibilidades de encontrar en empleo y llevar a cabo su proyecto de autonomía.

Así, esta beca otorga a sus beneficiarios más posibilidades de acceso al mundo laboral, lo que repercute en la integración y el desarrollo en la sociedad de forma más autónoma y con un futuro más normalizado.

□

## Europa obligará a los fabricantes a instalar un limitador de velocidad en los coches en 2022

OKDIARIO • original



Venta de coches (Foto: EP)

**El Parlamento Europeo ha aprobado este martes con 578 votos a favor y 30 en contra la obligación de que los vehículos ligeros lleven instalados un limitador de velocidad inteligente a partir de 2022, que se extenderá en 2024 a todo el parque móvil.**

El objetivo que busca la Unión Europea es reducir la mortalidad en las carreteras del continente en un 20%. El llamado Asistente Inteligente de Velocidad (ISA, por sus siglas en inglés), uno de los 30 nuevos sistemas para reducir los accidentes de tráfico en coches, furgonetas, autobuses y camiones.

Ese ordenador de abordo avisará al conductor a través de cámaras que detectan las señales, mapas y datos extraídos del GPS de la velocidad máxima a la que debería de circular el vehículo, pero será el conductor el que tenga la última decisión. Podrá desactivar el dispositivo en el momento que quiera. Su uso no será obligatorio.

Se trata de un primer paso para que los conductores se habitúen a un aparato como éste mientras se van perfeccionando esos dispositivos, aún con un margen de error de en torno al 10%.

La ponente del texto en el Parlamento Europeo, la eurodiputada conservadora polaca Róza Thun, describe el dispositivo como un "sistema inteligente que hará que los conductores sean plenamente conscientes de que están excediendo el límite de velocidad".

"Esto no sólo nos hará a todos estar más seguros, sino que también ayudará a los conductores a evitar multas", declaró la europarlamentaria.

La Dirección General de Tráfico (DGT) española ya había propuesto el año pasado que el limitador de velocidad pasara a ser obligatorio en los vehículos, según la lógica de que la velocidad es "el punto estratégico" de la seguridad vial: a mayor velocidad se producen más accidentes y de mayor gravedad.

Los coches, según la normativa aprobada por la Eurocámara, deberán ir también equipados con mecanismos de frenado inteligente, sistemas avanzados de advertencia por distracción, de mantenimiento de carril, de detección de marcha atrás, interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque y parabrisas que mitiguen los daños causados a ciclistas y

peatones en caso de choque.

Llevarán instalada una señal de frenado de emergencia, que ya era obligatoria para camiones y autobuses, y un registrador de los datos de los segundos previos al accidente que servirá de “caja negra” para analizar las causas del siniestro, sistemas todos ellos que también reducirán potencialmente las emisiones de CO2.

Más allá de los coches, la nueva normativa europea afecta también a los grandes vehículos, como camiones y furgonetas, que a partir de 2025 deberán empezar a equiparse con tecnología de visión directa para detectar mejor los puntos ciegos y un sistema de alerta de colisión para alertar a peatones y ciclistas, los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Más de 25.000 personas murieron en las carreteras europeas y 135.000 sufrieron heridas graves en 2018, según los datos preliminares publicados por la Comisión Europea, que no llegará a su meta de reducir los siniestros mortales a 15.750 en 2020.

El Ejecutivo comunitario aspira, no obstante, a reducir a la mitad el número de accidentes mortales o graves entre 2020 y 2030 y a alcanzar el objetivo de cero muertes en las carreteras de la Unión Europea en 2050.

## ¿Peligro en la carretera? ¡Tu propio coche te lo avisa!

original



Estos sistemas serán de serie en los vehículos del año 2020. Volvo

Volvo Cars está implementando su **tecnología de seguridad** conectada en toda Europa, a través de la cual **los vehículos de la marca pueden comunicarse entre sí** y advertirse de **peligros en la carretera** mediante una red basada en la 'nube'.

Los sistemas de **alerta de peligro** (Hazard Light Alert) y **carretera resbaladiza** (Slippery Road Alert) estarán disponibles a partir de la próxima semana para todos los conductores de Volvo en Europa, según informó la firma automovilística sueca en un comunicado.

Dichos sistemas **se introdujeron por primera vez en 2016 en Suecia y Noruega** para los modelos de la serie 90 y serán de serie en los vehículos del año 2020.

**"Compartir datos de seguridad en tiempo real entre automóviles puede ayudar a evitar accidentes.** Los propietarios de Volvo contribuyen directamente a hacer que las carreteras sean más seguras para otros conductores, mientras que también se benefician de **alertas sobre condiciones potencialmente peligrosas**", señaló el director del centro de seguridad de Volvo Cars, Malin Ekholm.

La marca sueca ha emplazado también a todas las marcas de automóviles a compartir datos anónimos relacionados con la seguridad del tráfico. **"Cuantos más vehículos compartan datos de seguridad en tiempo real, más seguras serán nuestras carreteras.** Esperamos establecer más colaboraciones con socios que compartan nuestro compromiso con la seguridad", subrayó Ekholm.

Además, Volvo Cars limitará, a partir de 2020, la **velocidad máxima de todos sus vehículos a 180 kilómetros hora** e incorporará **cámaras y sensores que detectarán cuando el conductor está bajo los efectos del alcohol y las drogas** y también evitarán distracciones, con el objetivo de **reducir a cero los accidentes** de tráfico.

## Cómo superar el miedo a conducir tras un accidente

original



Ansiedad e inseguridad al volante, miedo ante determinadas maniobras, sensación de que eres incapaz de dominar el vehículo a más de 100 km/h... son algunos de los síntomas más habituales de la amaxofobia o miedo a conducir. No son pocos los conductores españoles que la sufren: según datos de la Fundación CEA les ocurre a cerca del 30% de los que conducen de forma habitual. Los casos más graves, en los que el temor es tal que impide ponerse al volante, afectan al 6% de los conductores.

Haber sufrido o presenciado un accidente de tráfico es uno de los principales desencadenantes de este profundo miedo a conducir. Y aunque con el paso del tiempo algunas personas lo acaban superando sin necesidad de ayuda, no siempre ocurre así.



Cinco claves para conducir, de nuevo, sin nervios ni ansiedad

**1 Evalúa tu grado de amaxofobia.** Existen cuestionarios especialmente ideados para conocer la intensidad del temor a conducir que se siente y si, en base a ello, se necesita tratamiento para superarlo. Responder a uno de ellos puede ser un buen comienzo.

**2 Si no te sientes capaz de conducir**, empieza yendo de copiloto con personas que te hagan sentir cómodo. Esto puede hacer que tu seguridad al viajar en coche vaya aumentando progresivamente.

**3 Las primeras veces al volante**, pide a alguien de confianza y que te haga sentir tranquilo que viaje contigo y lleva el vehículo por calles conocidas.

**4 A medida que tu temor vaya reduciéndose**, incrementa tus metas, como conducir acompañado pero por trayectos que no conozcas tanto, empezar a llevar el coche sin compañía por los más conocidos...

**5 Recuerda, en todo caso, que existen terapias** especialmente ideadas para superar el miedo a conducir. En ellas se suele recomendar empezar a hacerlo en un vehículo de autoescuela acompañado del psicólogo encargado del tratamiento, para después conducir un coche sin doble mando también acompañado. Y, finalmente, llevarlo solo pero con el psicólogo conduciendo otro

## Estos son los puntos negros y los itinerarios para evitar atascos esta Semana Santa

La Voz • [original](#)

233.000. Ese es el número de desplazamientos que la Dirección General de [Tráfico](#) prevé que se pueden producir esta [Semana Santa](#) en Asturias. Eso supone que habrá miles de coches en las carreteras y que se podrían producir atascos en algunas de las principales vías de comunicación. Así que Tráfico ha publicado un listado de puntos negros, que son esos en los que es más probable que se registren embotellamientos, las horas más conflictivas y también los itinerarios recomendados para poder escapar de cualquier complicación.

**Días y horas con más riesgo.** Tráfico señala que en el Principado el mayor número de desplazamientos se concentrará mañana, miércoles, 17 de abril, de 15:00 a 23:00 horas; el jueves, 18 de abril, de 08:00 a 15:00 horas; y el domingo, 21 de abril, de 17:00 a 22:00 horas. Las carreteras con más intensidad de circulación será la autovía del Cantábrico ([A-8](#)), la autopista Y ([A-66](#)) y la carretera nacional 634 ([N-634](#)).

**Puntos negros.** Dentro de la autovía del Cantábrico habrá dos zonas que concentrarán más desplazamientos y que tienen más riesgo de convertirse en embudos para la circulación. Ambos están en [Villaviciosa](#). Es el tramo situado entre los puntos kilométricos, 356,000 a 358,000, a la salida del túnel; y en el entronque entre la A-8 y la prolongación hacia el interior por la A-64, en una zona con limitación de velocidad. También pueden producirse restricciones en la N-634, a la altura de Caceda, donde hay un corte en el carril derecho, regulado con un semáforo, por unas obras. También en la N-634, en el Portazgo, se pueden producir retenciones por el elevado número de coches que se dirigen a Covadonga. Los accesos a la basílica y a Los Lagos, en la AS-262, se pueden convertir en otro tramo conflictivo. Se espera una gran concentración de vehículos en Arenas de Cabrales y Poncebos, por la atracción de Picos de Europa. De vuelta al área central, la incorporación de la AS-112 a la A-66, puede registrar grandes colas de aficionados al esquí que regresan, sobre todo entre las cinco y las siete de la tarde. Eso mismo podría suceder en la intersección de la N-630, para los que se decanten por Valgrande-Pajares. Las obras pueden dificultar el tráfico en la N-625 en Camporrión, en la N-634 en Ozanes y en la AS-22, entre [Boal](#) y [Vegadeo](#).

**Itinerarios alternativos y otras medidas de precaución.** La [DGT](#) señala que los vehículos que se dirijan a Cangas de Onís, Covadonga, el parque de Picos de Europa o Arriondas deben circular por la A-8, hasta la salida 326 ([Ribadesella](#)) y continuar por la N-634 hasta la localidad de Arriondas. Esto supone evitar el acceso por vías secundarias con la N-634. También aconseja evitar, siempre que se pueda la A-66 y la A-8, y recurrir como vías prioritarias la autovía minera (AS-I) y la AS-II (Oviedo-Gijón). Señala a los conductores que se pueden encontrar con áreas de regulación y vigilancia con agentes de la Agrupación de Tráfico de la [Guardia Civil](#) en puntos conflictivos e intersecciones con mayor intensidad de tráfico. Recuerda, además, que ya está en marcha la restricción de accesos a Lagos de Covadonga por CO-4, excepto a vehículos autorizados.

**Operación salida.** Mañana, miércoles, comienza la segunda fase de la operación especial de tráfico de Semana Santa, en todas las autonomías, excepto en Cataluña y la Comunidad Valenciana, que dará comienzo el jueves. Esta fase es la más importante de todo el año por el volumen y desplazamientos de vehículos, en un periodo de tiempo muy limitado. De los 233.000 desplazamientos previstos en Asturias para toda la Operación especial de Semana Santa, 127.000 se producirán durante esta segunda fase, por lo que es recomendable planificar bien el viaje.



## La DGT prevé 15,5 millones de desplazamientos por carretera en Semana Santa

ep / madrid • original



La DGT prevé 15,5 millones de desplazamientos en Semana Santa. Scania

La Dirección General de Tráfico (DGT) prevé **15,5 millones de desplazamientos por carretera durante la Semana Santa** de este 2019, un 7,4% más de movimientos de los que se produjeron el año pasado, aunque la previsión fue la misma.

El dispositivo especial se llevará a cabo entre las 15.00 horas del viernes 12 de abril hasta las 24.00 horas del lunes 22, y se desarrollará en dos fases. La primera de ellas comenzará a las 15.00 horas del **viernes 12 de abril y finalizará a las 24.00 horas del domingo día 14**. Para esta primera fase, Tráfico prevé 3,9 millones de desplazamientos.

La segunda fase, la más importante que la anterior por el volumen de desplazamientos de vehículos a lo largo de toda la red viaria, comenzará a **partir del miércoles 17 de abril**, excepto en la Comunidad Valenciana y Cataluña, donde comenzará al día siguiente.

Esta fase finalizará a las 24.00 horas **del lunes 22 de abril con la operación retorno**, que se desarrollará desde el sábado por la tarde y se prolongará durante todo el domingo y el lunes de Pascua, ya que en Baleares, Cataluña, Comunidad Valenciana, Cantabria, Navarra, País Vasco, Castilla-La Mancha y La Rioja dicho lunes es festivo.

En el resto de comunidades, pese a no ser festivo, es día **no lectivo para escolares y universitarios**, por lo que se prevé que también se produzca una importante cantidad de movimientos de retorno hacia los grandes núcleos urbanos que se sumarán a los de un día laborable cualquiera.

Durante el dispositivo especial, habrá 9.200 agentes de la Guardia Civil de Tráfico, **frente a los 8.800 que hubo el año pasado**; 264 vehículos camuflados de la Benemérita para vigilar el comportamiento en la carretera, sobre todo en convencionales; y cerca de 1.400 radares para controlar la velocidad: 724 fijos, 62 de tramo y 557 móviles en los vehículos de la Guardia Civil; además de 10 helicópteros y 8 drones.

Igualmente, **la DGT contará con 216 cámaras para el control del uso de cinturón** pero que, dada su "fiabilidad", también se utilizarán para vigilar el uso del móvil.

### Cifras de siniestralidad

El año pasado perdieron la vida en las carreteras durante la Semana Santa **un total de 31 personas y otras 159 resultaron heridas graves**. Navarro confía que este 2019 las cifras de siniestralidad sean más bajas por la reducción del límite de velocidad de 100 a 90 km/h en las convencionales (medida que entró en vigor en enero) y por el aumento de la vigilancia y control.

"**Poco a poco vamos a ir recuperando lo que dejamos durante los años de la crisis**. La Seguridad Vial descansa en la vigilancia y control, a más, debería haber menos accidentes", ha justificado el despliegue de este año Pere Navarro, que además ha advertido de que, en la medida que se pueda, se irán aumentando los radares de tramo en zonas de concentración de accidentes, ya que "está más que contrastada su eficacia".

Sobre la siniestralidad vial, ha comentado que lo que **"preocupa especialmente" a la DGT son los motoristas**, pues de los 31 fallecidos que hubo en Semana Santa en 2018, cinco eran usuarios de motocicleta. En los últimos 4 años, el 23% de los muertos en este periodo vacacional pertenecían a este colectivo, pese a representar estos el 16% del parque automovilístico, lo que a juicio de Navarro, **"es un fracaso de todos"**. Y tres fueron ciclistas, colectivo que representa de media el 6% de víctimas mortales en las últimas cuatro Semanas Santas.

## Casi la mitad de accidentes mortales son después de comer

Asimismo, durante 2018 casi la mitad de los accidentes mortales (14) se produjeron después de comer, y 10 de los 31 fallecidos fueron mayores de 65 años.

Otros datos que ha puesto sobre la mesa el director general de Tráfico es que **4 de cada 10 muertos de la Semana Santa de 2018 superaba el límite de alcohol permitido**; y otras dos víctimas mortales no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Si bien también ha recordado que la principal causa de mortalidad en las carreteras es, desde 2016, las distracciones al volante, especialmente el uso del teléfono móvil, superando así al consumo de alcohol.

## Campaña en tono irónico

Coincidiendo con este periodo vacacional, Navarro ha presentado la última campaña de concienciación de la DGT para evitar accidentes de tráfico.

Bajo el nombre 'Top vacacional' y partiendo de la idea de la siniestralidad vial del año pasado, Tráfico presenta tirando de ironía y utilizando el formato docu-reportaje, **los tres destinos más populares en los que puede acabar un conductor** que no respete las normas de tráfico: el hospital, el cementerio o la cárcel.

"Si buscas cuidados intensivos, este destino es para ti", es el mensaje que concluye el 'spot' que presenta al hospital como destino, mientras que si este es el cementerio, es porque **"buscas olvidarte del trabajo o de la locura familiar"**. El tercer destino 'vacacional' es la cárcel, el mejor lugar "si necesitas tiempo de reflexión".

Esta campaña, que pretende dar continuidad a la que lanzó la DGT en otoño, es **"hacer reflexionar de a donde puede llevar una copa de más, un exceso de velocidad o un Whatsapp"**, según Navarro, que ha destacado el tono "amable" de la campaña a la hora de trasladar un "mensaje real". De hecho, la campaña se ha grabado en escenarios reales.

La campaña podrá verse y escucharse en televisión ('spots' de 20 y 30 segundos), radio (tres cuñas) y medios impresos (gráficas). También estará en medios digitales y redes sociales, donde se podrán ver varios 'spots' en los que distintos profesionales que trabajan en estos tres espacios van contando detalles de su trabajo diario. Todas estas piezas se pueden ver en el site creado para tal fin 'topvacacional.es'. Y finalmente, se verá en centros comerciales, estaciones de trenes, intercambiadores de autobuses y aeropuertos.

## Pólizas de seguro específicas para los patinetes eléctricos

Por SiempreMadrid - • original



### El seguro de patinete que necesitas

Además de las coberturas de responsabilidad civil y protección jurídica, te ofrecemos opciones adicionales para que tú y tu familia podáis disfrutar con total tranquilidad.



La eclosión de estos vehículos de movilidad personal VMP coincide con una regulación incompleta y hay que minimizar los riesgos

El pasado año 2018 lo recordaremos como el del “boom” de los patinetes eléctricos y de un nuevo escenario de movilidad que se completó con bicicletas a motor, segways e incluso monopatinetes eléctricos para los más capaces. Hemos visto este tipo de vehículos por todos los lugares: asfalto, aceras, parques. Su crecimiento fue tan exponencial que las autoridades administrativas tuvieron que hacer **normas tan genéricas y ambiguas** que sigue existiendo un limbo sobre este tipo de movilidad. Ni la Dirección General de Tráfico asumió completamente las competencias sobre estos vehículos ni los ayuntamientos han elaborado una norma uniforme sobre los mismos.

Esta situación es una confirmación (otra más) que la sociedad va muchas veces por delante de la Administración y hasta que toda la norma esté expuesta con claridad, en negro sobre blanco, conviene no asumir más riesgos por parte de los usuarios, que son un perfil de persona joven, treintañera, con trabajo, y que **necesita ganar tiempo en sus desplazamientos** para poder llegar a la hora a todas las obligaciones que tienen.

Además suelen dar un perfil de persona responsable y muchos de los usuarios de los patinetes han preguntado y han intentado regularizar su situación, sin conseguir siempre las respuestas necesarias y efectivas.

Este nuevo segmento de Vehículos de Movilidad Personal VMP han generado también unas carencias en el sector del seguro que ya se han empezado a cubrir con la experiencia internacional de las compañías más importantes, que han buscado estas **pólizas de cobertura**, según las aplicaciones realizadas en otros países donde esta situación ya se ha vivido con anterioridad.

El seguro del patinete eléctrico no es necesario solo por la normativa, sino también por la responsabilidad de poder responder ante terceras personas de cualquier accidente o daño que se pueda causar. Pese a sus reducidas dimensiones no deja de ser un vehículo y hay que considerarlo como tal. Pero además las coberturas también pueden ser de los daños propios sufridos. Hay **muchas modalidades de seguro** y cada uno debe suscribir la póliza que más garantías y tranquilidad le aporte.

Una buena póliza debe cubrir los daños a terceros y la responsabilidad civil, además de la defensa y protección jurídica. A partir de ahí podemos buscar también la tranquilidad de los potenciales gastos médicos y de hospitalización; daños y robo del vehículo y más servicios habituales que ofrecen las compañías de seguros en webs como [seguropatinete.es](http://seguropatinete.es).

El perfil del usuario de estos patinetes eléctricos también encaja con el del profesional que viaja **fuera de su país de residencia** cada vez con más frecuencia para atender cuestiones laborales. O quizá también por ocio. En ambos casos podemos encontrar pólizas que nos cubran mientras estamos fuera de España, bien sea por trabajo o de vacaciones.

Lo importante es la tranquilidad y tenemos que estar seguros que si en alguna ocasión algún agente de la autoridad nos reclama la **documentación del vehículo** sepamos que con la póliza que le mostramos no tendremos ningún problema. Y siempre con la solvencia de grandes y prestigiosas firmas aseguradoras que conocen el mercado y sus equipos técnicos estudian la evolución del mismo y hacia dónde puede decantarse la redacción definitiva de la Ley.

Además de toda la documentación necesaria, entre la que incluimos la ya citada póliza de seguro también es muy importante utilizar siempre el patinete eléctrico con sentido común. Lo primero es **el casco protector**. Luego usarlo con ropa adecuada. Demasiada ropa de abrigo puede afectar a nuestra capacidad de dirigir el patinete. Y sobre todo recordar que es un VMP, es decir, de movilidad personal, No debemos usar este tipo de transporte para desplazarnos con bultos o cajas. No están creados para eso y puede desestabilizarnos y provocar un accidente indeseado.

Así que ropa cómoda, casco protector. Un bolso o maletín de trabajo y nada más. Así podremos disfrutar de las ventajas que nos facilita el patinete eléctrico, con el que ganamos tiempo y además **no hay que aparcarlo** en ningún sitio porque podemos subir con él hasta nuestro puesto de trabajo, o dejarlo junto a la mesa de la terraza donde disfrutamos de nuestro refresco favorito.

### **Relacionado**

## Las nuevas corporaciones tendrán que decidir sobre patinetes y vehículos eléctricos

María Eugenia Vilchez • original



Movilidad urbana / Cadena SER

Continua ingresado en planta en el Hospital Reina Sofía, el menor que resultó herido este fin de semana en un accidente que se produjo en el Campo de la Verdad, entre un patinete eléctrico y un turismo.

Los otros dos heridos: una mujer, y un menor, conductora y ocupantes del turismo implicado en el accidente, fueron atendidos en Hospital Reina Sofía y dados de alta más tarde.



Natalia Izquierdo, fiscal de Seguridad Vial de Córdoba / Cadena SER

La dirección general de tráfico, la fiscalía de Seguridad Vial, y los ayuntamientos tratan de dar respuesta a este tipo de situaciones, aunque todavía no tienen ultimadas las ordenanzas de movilidad urbana sostenible.

Para el próximo mes de junio se espera que la Fiscalía tenga resuelto el marco general de forma que se puedan empezar a aprobar las ordenanzas, que establecerán, con el criterio de cada municipio con respecto al uso y a las restricciones de estos nuevos vehículos de movilidad personal.

Hasta que esa normativa, u ordenanza esté lista, **habrá que regirse por las normas de seguridad vial, y fundamentalmente, en el caso de accidentes de vehículos sin seguro.**