

• Revista de Prensa •
Del 11/06/2019 al 12/06/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	11/06/2019	Diario Siglo XXI	La CNAE dice que la detención de un youtuber a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné	Digital
2	11/06/2019	Servimedia	La CNAE dice que la detención de un 'youtuber' a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné	Digital
3	11/06/2019	EcoDiario.es El Economista	La cnae dice que la detención de un 'youtuber' a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné	Digital
4	11/06/2019	Bolsamania	La Confederación de Autoescuelas pide formación presencial regulada en los aspirantes a conductores	Digital

SECTOR

5	12/06/2019	Expansión, 7	Batalla judicial por el contrato de gestión de multas de la DGT	Escrita
6	12/06/2019	El Mundo Soria, 9	El Consistorio regulará en verano el uso de patinetes en áreas peatonales	Escrita
7	12/06/2019	ABC Córdoba, 25	Tráfico registra 17 infracciones por consumo de droga y 22 por alcohol	Escrita
8	12/06/2019	El Periódico de Catalunya, 8	Movilidad en modo digital	Escrita
9	11/06/2019	El Economista	El 17% de los conductores escribe en el móvil y el 20% habla por él mientras conduce	Digital
10	11/06/2019	El País	Los 9 tipos de radares que vigilan las carreteras en España	Digital
11	11/06/2019	La Vanguardia	Defensor del Pueblo insta a dar ya una respuesta jurídica sobre los patinetes	Digital
12	11/06/2019	La Voz de Galicia	El 092 de A Coruña alerta del incremento de los accidentes con patinetes eléctricos	Digital
13	11/06/2019	Levante-emv.com	"No conducimos solos por las calles y hay que ser conscientes de ello"	Digital
14	11/06/2019	Diario de Almería	Cursos para que inmigrantes aprendan a ser peatones	Digital
15	11/06/2019	murcia.com	La Policía Local denuncia a 43 conductores de los 324 controlados durante la campaña de vigilancia del uso del Cinturón de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil que ...	Digital
16	11/06/2019	Revista digital del Somontano de Barbastro	Consejos para el cuidado de los frenos	Digital
17	11/06/2019	Crónica Norte	Google Maps ofrece ya información de radares y te indica la velocidad de tu vehículo	Digital

La CNAE dice que la detención de un 'youtuber' a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné

@DiarioSigloXXI • original

MADRID, 11 (SERVIMEDIA)

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) defendió este martes que la Dirección General de Tráfico (DGT) obligue a los aspirantes a obtener el carné de conducir a acudir presencialmente a alguna autoescuela porque la interacción entre alumno y profesor previene de los riesgos al volante entre los jóvenes.

La patronal de autoescuelas hizo esta consideración en un comunicado después de que un conocido 'youtuber' haya detenido por la Guardia Civil tras circular con un Lamborghini Huracán a 228 km/h en la M-111 a la altura del término municipal de Algete (Madrid).

La DGT tiene listo un real decreto que modificaría el Reglamento General de Conductores y cuyo borrador, al que tuvo acceso Servimedia, indicaba que las personas que quieran obtener cualquier permiso de conducir en España estarían obligadas a recibir ocho horas presenciales de formación en la autoescuela, algo que ya ocurre en al menos 25 países europeos y que Tráfico quiere impulsar para evitar que los futuros conductores se saquen el carné haciendo test en casa o mediante cursos 'online'.

La CNAE abogó por "incorporar la formación presencial regulada en los aspirantes a conductores" porque "la interacción alumno-profesor favorece la concienciación, sensibilización y prevención de riesgos al volante" tras "los últimos acontecimientos relacionados con el comportamiento de jóvenes al volante, como la detención del joven 'youtuber' AlphaSniper97".

La patronal de autoescuelas indicó que "no están fallando las habilidades o las aptitudes y los infractores conocen las principales normas y señales de Tráfico, como las que prohíben beber alcohol cuando se va a conducir o ir a una velocidad superior a la que permite la vía". "Lo que está fallando es la percepción del riesgo. Hay que trabajar de un modo específico la concienciación", apostilló.

Además, apuntó que no se acabará con los excesos de velocidad y el consumo de alcohol y estupefacientes ligado a la conducción o el uso del móvil a los mandos de un vehículo con "exhortaciones al buen comportamiento o insistiendo en lo dispuesto por la normativa vigente". "Hace falta demostrar al conductor (y con mayor motivo al aspirante a un permiso) por qué son peligrosas determinadas conductas, que lo vea con sus propios ojos. Lo peor que te puede pasar no es la multa o perder puntos, sino causar un accidente o sufrirlo", recalcó.

La CNAE señaló que "el joven es optimista por naturaleza y confía mucho en su destreza, a menudo se siente invulnerable", por lo que conviene "enseñarle usando la reflexión y las emociones y con la ayuda de las tecnologías más modernas (las aplicaciones de realidad virtual, los simuladores de vuelco o de impacto, etc.), que la prudencia no es cobardía".

"Es una tarea que sólo puede desempeñar el profesor de la autoescuela en el aula. Por eso, es necesario implantar la formación presencial regulada; no se trata ni más ni menos que de concienciar a los aspirantes a conductores sobre los factores de riesgo", concluyó.

La CNAE dice que la detención de un 'youtuber' a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné

[original](#)

La sede de [Fundación ONCE](#) en Madrid ha acogido una jornada sobre liderazgo inclusivo junto al German Marchall Fund. En este encuentro han participado treinta jóvenes de ambos lados del Atlántico que han sido recibidos por Alberto Durán, vicepresidente ejecutivo de Fundación ONCE que les ha explicado el modelo de Grupo Social ONCE y el movimiento asociativo de las personas con [#discapacidad](#) en España dentro del contexto europeo

La cnae dice que la detención de un 'youtuber' a 228 km/h debe obligar a ir a la autoescuela para sacarse el carné

original

MADRID, 11 (SERVIMEDIA)

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) defendió este martes que la Dirección General de Tráfico (DGT) obligue a los aspirantes a obtener el carné de conducir a acudir presencialmente a alguna autoescuela porque la interacción entre alumno y profesor previene de los riesgos al volante entre los jóvenes.

La patronal de autoescuelas hizo esta consideración en un comunicado después de que un conocido 'youtuber' haya detenido por la Guardia Civil tras circular con un Lamborghini Huracán a 228 km/h en la M-111 a la altura del término municipal de Algete (Madrid).

La DGT tiene listo un real decreto que modificaría el Reglamento General de Conductores y cuyo borrador, al que tuvo acceso Servimedia, indicaba que las personas que quieran obtener cualquier permiso de conducir en España estarían obligadas a recibir ocho horas presenciales de formación en la autoescuela, algo que ya ocurre en al menos 25 países europeos y que Tráfico quiere impulsar para evitar que los futuros conductores se saquen el carné haciendo test en casa o mediante cursos 'online'.

La CNAE abogó por "incorporar la formación presencial regulada en los aspirantes a conductores" porque "la interacción alumno-profesor favorece la concienciación, sensibilización y prevención de riesgos al volante" tras "los últimos acontecimientos relacionados con el comportamiento de jóvenes al volante, como la detención del joven 'youtuber' AlphaSniper97".

La patronal de autoescuelas indicó que "no están fallando las habilidades o las aptitudes y los infractores conocen las principales normas y señales de Tráfico, como las que prohíben beber alcohol cuando se va a conducir o ir a una velocidad superior a la que permite la vía". "Lo que está fallando es la percepción del riesgo. Hay que trabajar de un modo específico la concienciación", apostilló.

Además, apuntó que no se acabará con los excesos de velocidad y el consumo de alcohol y estupefacientes ligado a la conducción o el uso del móvil a los mandos de un vehículo con "exhortaciones al buen comportamiento o insistiendo en lo dispuesto por la normativa vigente". "Hace falta demostrar al conductor (y con mayor motivo al aspirante a un permiso) por qué son peligrosas determinadas conductas, que lo vea con sus propios ojos. Lo peor que te puede pasar no es la multa o perder puntos, sino causar un accidente o sufrirlo", recalcó.

La CNAE señaló que "el joven es optimista por naturaleza y confía mucho en su destreza, a menudo se siente invulnerable", por lo que conviene "enseñarle usando la reflexión y las emociones y con la ayuda de las tecnologías más modernas (las aplicaciones de realidad virtual, los simuladores de vuelco o de impacto, etc.), que la prudencia no es cobardía".

"Es una tarea que sólo puede desempeñar el profesor de la autoescuela en el aula. Por eso, es necesario implantar la formación presencial regulada; no se trata ni más ni menos que de concienciar a los aspirantes a conductores sobre los factores de riesgo", concluyó.

(SERVIMEDIA)

11-JUN-19

MGR/NBC/gja

La Confederación de Autoescuelas pide formación presencial regulada en los aspirantes a conductores

original

MADRID, 11 (EUROPA PRESS)

El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, José Miguel Báez, ha manifestado este martes la necesidad de incorporar la formación presencial regulada en los aspirantes a conductores, "dado que la interacción alumno-profesor favorece la concienciación, sensibilización y prevención de riesgos al volante".

Así lo ha indicado tras la detención por un presunto delito contra la seguridad vial de un joven de 22 años que conducía un Lamborghini Huracán por circular a 228 kilómetros por hora en una vía limitada a 100.

"No están fallando las habilidades o las aptitudes, y los infractores conocen las principales normas y señales de Tráfico, como las que prohíben beber alcohol cuando se va a conducir o ir a una velocidad superior a la que permite la vía. Lo que está fallando es la percepción del riesgo. Hay que trabajar de un modo específico la concienciación", ha señalado Báez.

Así, ha asegurado que no se acabarán con los excesos de velocidad, el consumo de alcohol y estupeficientes ligado a la conducción o el uso del móvil a los mandos del vehículo mediante exhortaciones al buen comportamiento o insistiendo en lo dispuesto por la normativa vigente.

A juicio del presidente de la Confederación, hace falta demostrar al conductor (y con mayor motivo al aspirante a un permiso) por qué son peligrosas determinadas conductas, que lo vea con sus propios ojos. "Lo peor que te puede pasar no es la multa o perder puntos, sino causar un accidente o sufrirlo", ha dicho.

"El joven es optimista por naturaleza y confía mucho en su destreza; a menudo se siente invulnerable. Hay que enseñarle, usando la reflexión y las emociones y con la ayuda de las tecnologías más modernas (las aplicaciones de realidad virtual, los simuladores de vuelco o de impacto, etc.), que la prudencia no es cobardía. Una tarea que sólo puede desempeñar el profesor de la autoescuela en el aula", ha añadido.

Por eso, Báez cree necesario implantar la formación presencial regulada. "No se trata ni más ni menos que de concienciar a los aspirantes a conductores sobre los factores de riesgo. La interacción alumno-profesor favorece la sensibilización, concienciación y prevención de riesgos en los aspirantes a conductores y jóvenes conductores", ha explicado.

Batalla judicial por el contrato de gestión de multas de la DGT

C. Morán, Madrid

Eysa, la empresa de gestión de aparcamientos controlada por el fondo Portobello, ha recurrido el concurso convocado por la Dirección General de Tráfico (DGT) para la gestión de su centro de multas en León, una de las instalaciones tecnológicamente más avanzadas de la UE y en la que se procesan más de la mitad de las multas de circulación que se imponen en España.

Desde este centro se controlan más de 400 radares fijos. El Estado prevé recaudar más de 350 millones de euros en 2019 por la imposición de sanciones de tráfico y para ello quiere renovar el contrato que, hasta julio, gestiona un consorcio formado por Indra, Kpasch (antigua Telvent Tráfico) y Worldline, filial de Atos.

Indra y sus socios se han vuelto a presentar al concurso convocado i... que ha experimentado un incremento de su valor al pasar a casi 60 millones. También presentó oferta la unión de empresas formada por Revenga, Zelenza y Aceinsa, tres firmas que han potenciado su presencia en el sector de las tecnologías de la información y la seguridad.

A diferencia de anteriores licitaciones, en las que se llegaron a presentar firmas como el Corte Inglés y Sice (filial de ACS), la DGT solo dispone de este año de dos ofertas. Precisamente, esta baja competencia es una de las razones esgrimidas por Eysa para pedir al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) que anule el concurso.

Según el recurso al que ha tenido acceso EXPANSIÓN, Eysa dice que no ha podido presentarse al concurso de la DGT por no disponer de tiempo material para confeccionar su oferta. La compañía indica que no está justificado el trámite de urgencia en esta licitación, ya que, debido a este procedimiento, solo ha dispuesto de 19 días hábiles para preparar el concurso.

Además de los plazos, Eysa acusa a la DGT de diseñar un pliego que desincentiva la competencia al imponer fór-

mulas que no fomentan bajadas de precios superiores al 20%. El concurso no se rige "por el principio de adjudicación a la oferta económica-

mente más ventajosa", asegura Eysa. La compañía de aparcamientos alude al error de licitar un único lote por los sobrecostes que incurre la DGT,

que remunera servicios que ya están siendo prestados en otros contratos adjudicados. Señala, por ejemplo, a Indra, que mantiene los radares que

ella misma fabrica. En el sector apuntan que el interés de Eysa está relacionado con una eventual oferta de compra por Sice. El grupo lo niega.



Luis Martínez

Pere Navarro, director general de Tráfico.

Eysa ha recurrido el concurso, al que solo se han presentado una UTE de Indra y otra del grupo Revenga

El Consistorio regulará en verano el uso de patinetes en áreas peatonales

Serán unas «normas mínimas» de convivencia a la espera de las pautas estatales

JOSÉ ÁNGEL CAMPILLO SORIA

El patinete y otros medios de locomoción parecidos pueden suponer un riesgo al circular en espacios compartidos con los peatones. Aunque se espera que el Estado emita unas pautas para regular la convivencia en las zonas compartidas, de momento no constan. Y el Consistorio se prepara para regular las condiciones de uso. De cara al verano, confió la concejala de Seguridad Ciudadana, Lourdes Andrés, establecerá el Consistorio unas «normas mínimas» en tanto llegan las directrices estatales. De manera que el asunto esté «al menos algo regulado».

La fórmula final tiene que pasar por una modificación de la Orde-

nanza municipal, pero este proceso es relativamente largo, sin contar con los cambios en la corporación y la constitución de las nuevas comisiones. Por ello la idea es más bien «establecer al menos unas normas desde la Policía Local de Soria, unas normas básicas» señaló Andrés, con el fin de armonizar la convivencia.

Con las vacaciones y el buen tiempo es más probable que proliferen patinetes, monopatines y otros tipos de vehículos informales y que puedan dar lugar a conflictos en espacios habituales de los peatones. Especialmente en áreas peatonales muy concurridas, como El Collado o la Dehesa. El objetivo, que «se puedan com-

partir esos espacios sin correr excesivos riesgos», refirió la concejala de Seguridad Ciudadana. «Tenemos que empezar a trabajar en ello ya», aseguró.

«Siempre los ciudadanos van por delante de las normas y van cambiando mucho» las nuevas movilidades, explicó Andrés sobre las circunstancias de las pautas locales, unos criterios que, siempre a la espera de los estatales, han desarrollado en Castilla León Segovia y Ávila (en tramitación). «A veces los espacios compartidos entre peatones y estos vehículos hacen casi peligroso en muchos caos el cohabitar ambas modalidades», de ahí la importancia también de la educación.

Andrés hizo estas manifestaciones poco antes de la entrega de los premios del decimonoveno Concurso Infantil de Educación Vial. Se trata de la iniciativa en la que colaboran la Dirección General de Tráfico, la Junta y el Consistorio y que se desarrolla en el parque infantil de Los Pajaritos.

El Consistorio ha incrementado la superficie de las instalaciones y esto supone mayores posibilidades para la cita en la que participan chavales de Primaria. Con el crecimiento es posible «incrementar la colaboración de todas las administraciones» y también «estudiar la posibilidad de otros cursos», en referencia a los patinetes y otras circulaciones.

CONTROLES DGT

Tráfico registra 17 infracciones por consumo de droga y 22 por alcohol

S. L. CÓRDOBA

El Subsector de Tráfico de la Guardia Civil ha realizado un total de 2.656 pruebas de alcoholemia y drogas de las que 22 han superado los límites establecidos por la normativa que prohíbe la conducción bajo los efectos del alcohol y 17 en el mismo sentido sobre consumo de drogas.

Según indicó ayer la Subdelegación del Gobierno en una nota, por alcoholemia se realizaron 2.607 pruebas: 2.220 en controles preventivos, 361 por haber cometido el conductor otra infracción, 22 como consecuencia de estar el conductor implicado en un accidente y cuatro por presentar síntomas. Estos controles supusieron un total de 22 infracciones por alcoholemia. Por su parte, en cuanto al consumo de drogas se realizaron 49 pruebas. En cuanto al tipo de droga se detectó el consumo/policonsumo de cannabis en 13 ocasiones, cocaína en ocho, opioides en dos, anfetamina en una y metanfetamina también en una.

La llegada del 5G

Movilidad en modo digital



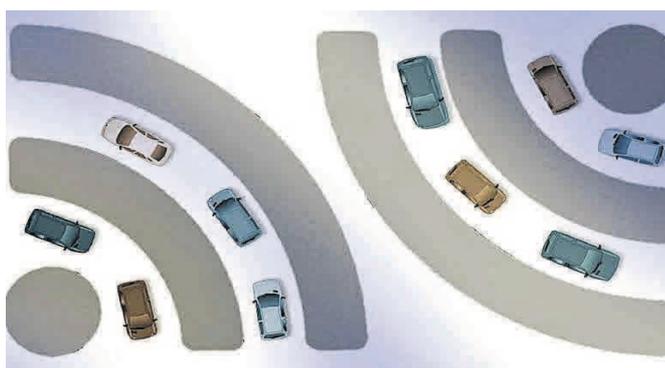
CARMINA
Crusafon

Asistimos a una transformación en el mundo del transporte debido al despliegue de la tecnología digital, la implantación de la inteligencia artificial y la inminente llegada del 5G. Esto resulta en un nuevo vocabulario, una diversidad de modalidades de movilidad, así como en nuevos usos y servicios aplicados al transporte privado. Veamos cuáles son los cambios.

El primer aspecto por destacar es la aparición de nuevos conceptos vinculados al transporte y a nuestra movilidad diaria. Primero llegaron las aplicaciones digitales que, a través del móvil, nos permiten compartir trayectos en vehículos privados o bien su alquiler por horas o días entre particulares. Estos vehículos de uso compartido se han popularizado especialmente entre la gente joven y están compitiendo con rutas de transporte público tradicional.

Luego llegaron los patinetes y las bicicletas eléctricas, que han invadido las ciudades y que sirven para cubrir el primer y último kilómetro de un trayecto. Esto equivale a lo que se conoce como la micromovilidad. Este concepto está en auge en las grandes ciudades y algunos ven en ella nuevas oportunidades de negocio.

El cambio más significativo



MONRA

se produce en el ámbito del mundo automovilístico. Hace pocas semanas se presentaron las novedades de este sector en la feria del automóvil de Barcelona. Los grandes protagonistas fueron los coches eléctricos. Estos son la primera etapa de un proceso de cambio trascendental que ha de conducir hacia los vehículos autónomos y conectados. Un cambio radical con el que desaparecerán los conductores y será la comunicación entre coches e infraestructuras lo que marcará la nueva dinámica del transporte.

LA CONECTIVIDAD digital está impactando en todos los sectores económicos. Se amplían las oportunidades para cada industria. En el caso del transporte, el gran cambio se produce porque el coche pasa de ser un producto a convertirse en un servicio. Ya no hablaremos únicamente de comprar, sino que en muchas ocasiones solicitaremos servicios vinculados a diferentes vehículos.

En esta nueva movilidad ju-

gará un papel fundamental el despliegue de la tecnología 5G, que va a permitir la recogida de multitud de datos. Esto resultará en una movilidad conectada. Los expertos explican que sus beneficios serán visibles en los siguientes ámbitos: se reducirá la contaminación, la congestión del tráfico y el número de accidentes. Se mejorará la seguridad vial, la eficiencia energética y se acortarán los tiempos de desplazamientos. Asimismo, todos estos datos disponibles deberían mejorar las políticas públicas de transporte.

Uno de los grandes cambios que nos trae la revolución tecnológica es que el coche se convierte en un nuevo espacio donde se podrán realizar diferentes actividades. La desaparición del conductor y su nuevo diseño hará que todos sus ocupantes puedan disponer de un nuevo tiempo en movilidad.

Las marcas de automóvil ya están pensando en qué tipo de servicios podrán ofrecer en sus vehículos. Se habla del *auto-infotainment*, aquella oferta de conte-

nidos de entretenimiento e información pensados para consumir en el coche. Algunas empresas de videojuegos ya están diseñando versiones adaptadas para este nuevo espacio. Otro de los cambios se produce al poder conectar el coche con otros dispositivos. Esto es un ejemplo del internet de las cosas. De hecho, Google ya ha anunciado que su asistente digital Google Home se podrá conectar al coche y durante los trayectos se le podrán ordenar diferentes tareas y/o consultas. Este es un primer ejemplo de esta conexión que se irá produciendo entre los diferentes dispositivos gracias a las conexiones del 5G.

SI CON LA LLEGADA de los coches eléctricos se produce un cambio muy apreciable a nivel de ruidos, cuando lleguen los vehículos autónomos la transformación va a ser completa. De momento, estos están circulando en modo de prueba en distintos circuitos cerrados y también en algunas ciudades estadounidenses. De hecho, una de estas zonas de prueba se encuentra en el estado de Florida, en concreto, en un barrio residencial para jubilados.

Allí, la llegada de los vehículos autónomos está teniendo un impacto muy positivo. Se ha ampliado la movilidad de sus habitantes, ha mejorado la economía local y ha impactado positivamente en su salud emocional. Ojalá esta realidad de Florida pueda replicarse en otras partes del mundo. ≡

Profesora de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

El 17% de los conductores escribe en el móvil y el 20% habla por él mientras conduce

original

- Más de la mitad reconoce superar los 110 km/h en las vías convencionales de 90 km/h
- El 6% ha conducido a pesar de estar "muy borracho"
- Las mujeres, mucho menos multadas que los hombres



Foto de la DGT de una conductora con el móvil mientras conduce.

1. Juan Ferrari

11/06/2019 - 13:08

La OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) ha realizado una encuesta entre 1.125 conductores para conocer el nivel de incumplimientos de las normas de tráfico que atentan contra la seguridad vial. El uso del móvil, el exceso de velocidad, beber y mal aparcamiento salen frecuentemente.

La organización de consumidores justifica su estudio en la visión de la Dirección General de Tráfico que apunta a que el exceso de velocidad y el consumo de alcohol son los responsables de más de la mitad de los accidentes mortales de tráfico.

Además, las distracciones al volante (especialmente por el uso del móvil) y no utilizar el cinturón de seguridad, son otras de las conductas que suelen estar directamente implicadas en la mayor parte de los siniestros en carretera.

Sin embargo, a pesar de esta realidad, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha comprobado a través de la encuesta realizada a conductores de entre 25 y 79 años, que aún son demasiados los que no son conscientes de los peligros asociados a una conducción imprudente.

Exceso velocidad

El análisis arroja que el 52% de conductores admite que supera los 110 km/h en carreteras secundarias (donde la velocidad máxima permitida es de 90 Km/h), un 43% de ellos reconoce que ha conducido habiendo bebido algo de alcohol (un 6% lo hizo habiendo bebido bastante); otro 12% señala que no se pone el cinturón en trayectos cortos y uno de cada cuatro indica que usa el móvil al volante, ya sea para realizar o responder una llamada (24%), escribir o leer un *wasap* o manipular el navegador instalado en el teléfono (17%).



Control de velocidad de la Policía Foral de Navarra.

Sin embargo, la encuesta de OCU también revela que no todos los conductores se comportan de la misma forma: mientras que el 49% de los varones de entre 25 y 39 años encuestados fueron multados en el último año, apenas lo fueron el 19% de las mujeres de la misma edad. Además, entre los mayores de 60 años, la siniestralidad es igualmente alta.



Las mujeres reciben muchas menos multas que los hombres.

132 euros de media

Entre los conductores encuestados, la multa más frecuente durante los últimos cinco años fue por exceso de velocidad, sancionada con 132 euros de media, seguida por las sanciones por mal aparcamiento. Tras estas, aunque con mucha menos frecuencia, las impuestas por entrar en alguna zona urbana restringida para residentes y las originadas por saltarse un semáforo.

OCU considera llamativo que las sanciones relacionadas con la ingesta de alcohol y el uso del móvil durante la conducción apenas suman el 2% del total de multas impuestas, así como que el número de sanciones en carreteras secundarias representen tan solo el 26%, cuando entre ambas suman el 55% de los fallecidos en accidente de tráfico.

La Organización de Consumidores cree que estos datos revelan una preocupante falta de control en carreteras convencionales y sobre conductas especialmente peligrosas, como la

ingesta de alcohol o el uso del móvil. Incluso, la mitad de los encuestados opina que deberían aumentarse las acciones de control sobre los conductores.



En este sentido, OCU no cree que la solución pase por aumentar el importe económico de las sanciones, sino por hacerlo con las consecuencias de una mala conducción: por ejemplo, aumentando la pérdida de puntos.

Afán recaudatorio

En opinión de la OCU, las multas debido a la restricción del tráfico en el centro de la ciudad y las limitaciones para aparcar han aumentado de manera considerable en los últimos años. De hecho, aquellas multas municipales, entre las que destacan las de aparcamiento en zonas restringidas a residentes, suponen ya más de la mitad de las que reciben los conductores, que residen en la Comunidad de Madrid, la Comunidad Valenciana o Cataluña.



Agente de la policía local de Madrid multando por aparcamiento indebido.

Para OCU, el aumento en este tipo de sanciones, cuya influencia sobre la seguridad vial es muy escasa, hace pensar en un fin recaudatorio por parte de los Ayuntamientos. Más aun desde la introducción de la fórmula de reducir hasta el 50% el importe por pronto pago, que desincentiva al conductor a iniciar cualquier acción legal incluso cuando considera que la sanción es injusta. De hecho, según la encuesta de OCU, solo el 8% de las multas fueron

recurridas y entre estas solo en el 37% de los casos se le dio la razón al conductor.

Peticiones de OCU

OCU cree que es necesario introducir cambios que disuadan las conductas temerarias al volante, aún demasiado numerosas según los resultados de su encuesta. Por ello, **la Organización de Consumidores pide:**

Aumentar las medidas de control en las carreteras convencionales, ya que es allí donde se contabiliza un mayor número de fallecidos. Es decir, más presencia policial y más radares en las zonas de alta siniestralidad. Así como incidir en la mejora del firme.

Equiparar la retirada de puntos entre las conductas más temerarias. Esto es, que el uso del móvil al volante suponga la retirada de 6 puntos del carné, tal y como sucede con las sanciones por alcoholemia o exceso de velocidad.

Contar con recursos para incrementar las campañas de educación en este ámbito.

Los 9 tipos de radares que vigilan las carreteras en España

EL MOTOR • original

A la espera de que sean **los propios coches** (y no los conductores) los que decidan su ritmo de marcha –[como ya intentó sin éxito la UE](#)– la única manera que tienen las autoridades para **controlar la velocidad** en la carretera son los radares. Utilizados en mayor o menor medida en un gran número de países, sirven no solo para vigilar cuándo se superan los límites, sino también para detectar a los automovilistas **que usan el móvil al volante** o que circulan sin cinturón de seguridad.

Estos son los nueve tipos de radares que operan en España, manejados por la DGT, la Guardia Civil, los **Ayuntamientos** y, por otra parte, por los responsables de tráfico de Cataluña y el País Vasco, con las competencias en esta materia transferidas.



Están situados en un **punto fijo de la carretera**. Habitualmente están colocados en los pórticos de información (sobre la calzada) o en una cabina en el **lateral de la vía**, a la derecha según el sentido de la marcha. De este modo, captan la parte trasera del vehículo, una vez que este ha sobrepasado el radar. La DGT siempre **informa de su presencia**.

Los conductores pueden toparse con ellos de dos maneras diferentes, ambas de difícil localización: en un **coche camuflado de la Guardia Civil** (en marcha o detenido en el arcén) o en un trípode junto a la vía.

No son los más habituales, pero sí (probablemente) los más justos. No controlan la velocidad en un punto exacto, sino **el ritmo medio en un tramo de cierta distancia**. Un dispositivo toma la matrícula en la entrada del tramo y otro hace lo propio a la salida, de modo que se puede calcular el promedio de velocidad al que se ha circulado en esos kilómetros. Si un conductor viaja **por debajo del 50% de la velocidad permitida**, también será multado.

Los **radares portátiles** son la adquisición más reciente de la DGT. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil dispone de un equipo en cada provincia y lo colocan en diferentes puntos de la red viaria. Utilizan **tecnología láser, son inalámbricos y de pequeño tamaño**: se transportan con facilidad y se detectan con dificultad, ya que pueden ubicarse en el guardarraíl, en un trípode, en un vehículo... Actúan tanto de noche como de día y en **ambos sentidos de la vía** al mismo tiempo.

La Dirección General de Tráfico cuenta en las carreteras españolas con 724 radares fijos y otros 62 de tramo para controlar la velocidad, todos ellos convenientemente anunciados. A esto se añaden 557 radares móviles, 10 helicópteros Pegasus y 8 drones que se encargan de inspeccionar las carreteras. En total son 1.361 puntos de control ([aunque los drones todavía no multan](#)) a los que hay que sumar los que utilizan en Cataluña, en el País Vasco y en los Ayuntamientos. Por otra parte, según recuerda el RACE, los agentes de la Agrupación de Tráfico disponen en cada provincia de una patrulla integral para hacer controles más dinámicos con los dispositivos portátiles Velolaser

Los **10 helicópteros de la DGT** vigilan la circulación desde la altura y detectan a los conductores que sobrepasan el límite de velocidad, que hablan por teléfono, que escriben mientras conducen, que van sin cinturón, que lleva a [su mascota sin atar...](#) Sus cámaras de alta definición son capaces de detectar a gran distancia casi cualquier infracción.

Dispositivos exclusivos de los entornos urbanos, se encargan de detectar a los conductores que se saltan los **semáforos en rojo**. Cuando empezaron a usarse, hubo protestas porque estaban programados para tomar fotos en cuanto el semáforo se ponía **en ámbar**. Están anunciados unos metros antes.

La Policía Foral navarra estrenó durante la pasada Semana Santa un método curioso para captar a aquellos conductores que superan los límites de velocidad: los radares en cascada. Esta técnica consiste en **ubicar un radar móvil** algunos metros más allá de **un radar fijo**, de modo que caigan en la trampa quienes desaceleran cuando van a pasar por el puesto de control anunciado y aumentan la velocidad inmediatamente después.

Dentro de unas torres de unos cuatro metros de altura, varias cámaras y radares toman imágenes en alta definición y envían datos en tiempo real para controlar bastantes aspectos más que la [velocidad de los vehículos](#).

Estos nuevos radares detectan infracciones de todo tipo: [distancia de seguridad](#), velocidad máxima según el tipo de vehículo, uso del cinturón de seguridad, uso del móvil, respeto de semáforos... Los Mesta Fusion incluso están preparados para comprobar si el conductor utiliza el intermitente al cambiar de carril, y también leen las matrículas para determinar ([en días de restricciones al tráfico](#)) si el vehículo en cuestión puede circular.

Estas cámaras controlan a los ocupantes de los vehículos que **no usan el cinturón de seguridad**. Funcionan 216 en toda España, tanto en vías convencionales (60%) como en las de alta capacidad, [y cuya localización se puede consultar en la DGT](#). La multa se procesa como en los casos de exceso de velocidad, es decir, notificación por escrito y fotografía a modo de prueba. La sanción, tipificada como grave, se traduce en 200 euros y, en el caso de los conductores, en la retirada de tres puntos del carnet.

Defensor del Pueblo insta a dar ya una respuesta jurídica sobre los patinetes

Redacción • [original](#)

Madrid, 11 jun (EFE).- El Defensor del Pueblo ha instado a todas las Administraciones a dar respuesta jurídica ágil y eficaz frente a las nuevas formas de movilidad como los patinetes, que incluya a los usuarios de la vía pública, especialmente a los más vulnerables, como niños, mayores y personas con discapacidad.

Así consta en su informe anual correspondiente a 2018, que ha sido presentado este martes, en el que resalta que las personas con discapacidad son un colectivo especialmente frágil en la movilidad urbana y al que afirma haber prestado siempre una especial atención.

En ese sentido, reseña en el documento que el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) le trasladó su preocupación por la proliferación de los nuevos vehículos urbanos de movilidad personal (VMP), porque generan problemas de seguridad y accesibilidad a los ciudadanos con discapacidad.

Según el CERMI, el uso masivo de los patinetes, que en la mayoría de los casos son eléctricos y silenciosos, circulan a gran velocidad por las aceras y son aparcados indebidamente, está originando obstáculos al tránsito de personas con problemas de movilidad y puede dar lugar a accidentes de consideración.

Por ello, el Defensor del Pueblo se dirigió a la Dirección General de Tráfico (DGT) para conocer el avance de los trabajos para facilitar la correcta clasificación de estos nuevos vehículos y la regulación por parte de los entes locales.

De este modo pudo conocer que en la actualidad hay una Instrucción de la DGT que regula este tipo de vehículos a nivel nacional y, que en el último trimestre, se han ido aprobando ordenanzas municipales que regulan el uso de dichos vehículos. EFE

A Coruña El 092 de A Coruña alerta del incremento de los accidentes con patinetes eléctricos

Ángel Manso • original

[Emiliano Mouzo](#)

El lunes por la mañana **una joven sufrió heridas de pronóstico leve cuando circulaba por Los Rosales**. El siniestro tuvo lugar cuando un automóvil «no cedió el paso en una rotonda» y colisionó contra el vehículo de movilidad personal (VMP) de la mujer, indicó esta.

Desde septiembre, y según los datos facilitados por el Ayuntamiento, ya **se contabilizan cinco accidentes en los que se vieron implicados patinetes eléctricos**, «y algunos de ellos graves», indicó un agente del 092. Recuerda que hace dos semanas la conductora de un vehículo de estas características sufrió la **rotura de una pierna tras arrollar a un peatón que se le cruzó en el carril bici**.

Varios policías locales aseguran que la presencia cada vez mayor de patinetes **«está generando más tensión y más conflictos con otros vehículos (coches, motos, bicicletas) y con los peatones»**. Alertan de que **los accidentes «están aumentando y van a ir a más»**, subrayaron.

El problema en A Coruña continuará porque el Ayuntamiento **no tiene detallado el uso del patinete**, «por lo que la conducción de este vehículo se regula por el **Reglamento General de Circulación**, lo que antes llamábamos Código de Circulación», que depende de la Dirección General de Tráfico.

Según este ordenamiento, en A Coruña los patinetes eléctricos **«no pueden circular por la calzada, ni tan siquiera por el carril bici, ya que no existe ninguna señal en este nuevo vial que permita compartirlo con las bicicletas»**, indicaron estos agentes.

Pero **tampoco pueden hacerlo por las aceras de cualquier forma**, ya que según el Reglamento General de Circulación «solo lo pueden hacer si circulan al mismo paso que los peatones, y eso nunca ocurre», subrayaron.

Por estas razones dicen que los patinetes eléctricos **«se mueven por la ciudad en un limbo legal»**. Los agentes no dejan de lado esta problemática, «pero no de forma drástica, porque aunque tengamos potestad para multar según la normativa vigente no lo estamos haciendo», aseguraron.

Informando y corrigiendo

Lo que hacen los policías, a falta de una ordenanza específica para A Coruña, **«es corregir a algunos usuarios que circulan muy rápido**, para que lo hagan en zigzag o indicándoles que sería bueno que llevaran casco, chaleco reflectante y timbre y luces, aunque los patinetes de la clase A, que solo alcanzan velocidades de 20 kilómetros por hora no los traigan de serie», subrayan.

La Voz quiso conocer la opinión del Ayuntamiento sobre esta situación, **pero no obtuvo respuesta**. El pasado mes de octubre sí se pronunció el concejal de Movilidad, Daniel Díaz Grandío, que dijo que no era urgente regular los patinetes «porque el uso de estos aparatos aún no está extendido en la ciudad».

Valencia, la última ciudad que reguló el uso de estos vehículos y los equipó a las bicis

La normativa aplicable para conducir los patinetes eléctricos evolucionó considerablemente en los últimos meses. Pero **aún rige la normativa común a nivel nacional**. Sin embargo, y debido a la proliferación de este tipo de vehículos, **muchos ayuntamientos ya concretaron sus propias ordenanzas**.

Valencia

La última en regular el uso, el pasado sábado. La norma distingue entre dos tipos de patinetes: los normales y los de gran potencia, en los que hay que utilizar el casco. En general, ambos deben circular preferentemente por el carril bici y a una velocidad que no supere los 20 kilómetros por hora. Si optan por la acera irán a paso de peatón.

Madrid

No se puede circular por la calzada. Solo por el carril bici y por calles secundarias limitadas a 30 kilómetros por hora. Es obligatorio contratar un seguro.

Barcelona

Seguro obligatorio. Pueden circular por zonas peatonales a no más de 20 kilómetros por hora. También por el carril bici y por calles con límite de velocidad a 30.

Málaga

Por aceras. Se le permite andar por las aceras, pero a no más de 10 kilómetros por hora.

Zaragoza y Pamplona

Consulta ciudadana. En la capital aragonesa se convocó una consulta ciudadana. En Navarra se planea aprobar una normativa este verano



"No conducimos solos por las calles y hay que ser conscientes de ello"

j. v. m. | valència • original



La Autoescuela Crespo lleva 50 años formando alumnos con la nueva formación que plantea la DGT.

Levante-EMV

Con el verano llegan las vacaciones y se abren un sinfín de opciones para disfrutar del tiempo libre. Viajar con coche sigue siendo la opción favorita para los valencianos y las valencianas, por su comodidad y bajo coste.

Por eso, tener el carnet de conducir y haberse formado lo mejor posible sobre aquello que nos vamos a encontrar en las carreteras es fundamental. En la carretera no estamos solos y hay que conocer todas las normas antes de arrancar el coche, por el bien de todos.

En este punto, muchos jóvenes se enfrentan este año a los exámenes de conducir. El verano es el momento elegido por muchos para apuntarse a las autoescuelas, estudiar y examinarse, debido a que han terminado los exámenes de sus estudios y tienen el tiempo suficiente para concentrarse en el carnet de conducción.

Recientemente, la **Dirección General de Tráfico (DGT)** ha adaptado nuevas medidas en el desarrollo del proceso **para la obtención del permiso de conducción**. Estas se resumen en un endurecimiento del mismo, algo que asusta a aquellos que se van a enfrentar en los próximos meses a las pruebas para sacarse el carnet de conducir.

Alfredo Crespo, director de Autoescuelas Crespo, opina al respecto desde su dilatada experiencia en el sector: "Si este endurecimiento va acompañado de un mayor aprendizaje para que la gente salga mejor preparada, **es algo positivo**".



Alfredo Crespo, director de la Autoescuela Crespo.

Uno de los **cambios** que propone la DGT se centra en el **examen teórico**, una prueba que lleva más de cincuenta años intacta. Estos cambios estarían enfocados a la forma de formular las preguntas, ya que parece que se utilizarían **recursos audiovisuales** en estas. "Ya era hora que hubiera un cambio. Ver en un vídeo una situación real puede que les ayude a ser más conscientes de las señales y de la normativa", asegura Alfredo Crespo.

Otro de los grandes cambios estaría vinculado en la forma de llevar a cabo la preparación teórica. La DGT plantea estipular un **mínimo de ocho horas presenciales en las autoescuelas** para poder obtener el permiso de conducción. El **gerente de Gestoría Crespo, Ismael Pedro**, lo ve correcto: "Es una cosa que desde **Autoescuelas Crespo** siempre hemos defendido. **Conducir es un acto social y, como tal, no puede limitarse a una mera formación telemática.** Ocho horas quizá se quede corto, pero es un buen punto de partida", resalta Ismael Pedro, que destaca la importancia de la presencia física en las aulas para potenciar la interacción con otros compañeros y profesores.

Esta obligación de estar presentes en las aulas podría permitir a las autoescuelas llevar a cabo jornadas de concienciación, como **reuniones de los alumnos con víctimas de accidentes de tráfico**, con el fin de hacerles ver la realidad de las imprudencias al volante. "Es la mejor forma de conocer los resultados de realizar algo incorrectamente, porque ves sus fatales consecuencias", asegura Ismael. "**No conducimos solos por las calles.** Vamos junto con más gente y hay que ser conscientes de esta situación", resalta.

Otra de las novedades para las próximas fechas es el **aumento de los plazos de espera entre exámenes**. En la actualidad existe un tiempo de espera de 16 días que la DGT plantea aumentar hasta los 30 días. "Me parece bien, porque **la mayoría de la gente va a probar** y no se trata de sacarse el carnet, sino de prepararse realmente para salir a carretera con los conocimientos suficientes.

La última de las decisiones controvertidas que ha puesto en marcha la DGT es la **permisividad para poder conducir coches de hasta 4.250 kilos** a partir de los dos años de permiso, con tal de ir en consonancia con la Unión Europea. Al respecto de esto, el gerente de Autoescuelas Crespo asegura que "no tiene nada que ver las reacciones de un coche de tonelada y media o dos toneladas con uno de más de cuatro mil kilos", a lo que añade que "**hay que darle a la gente las herramientas de formación necesarias** para saber llevar un vehículo de estas

características".



Una autoescuela con una formación magistral

Autoescuelas Crespo ya está preparada para asumir estos cambios. Se trata de una formación que ya fomentaban desde hace 50 años en sus aulas, junto con clases magistrales de primeros auxilios, de mecánica o de seguridad vial. **"Tenemos buenas plataformas para el aprendizaje de los alumnos y unos profesores cualificados.** Asumiremos los cambios de una manera sencilla", resalta el director de la autoescuela, Alfredo Crespo.

Cursos para que inmigrantes aprendan a ser peatones

original

Cursos para que inmigrantes aprendan a ser peatones



Cursos para que inmigrantes aprendan a ser peatones

En torno a unos **120 inmigrantes de distintas nacionalidades** participan en las acciones formativas que en materia de Educación Vial va a impartir el Ayuntamiento de Vícar, como cierre de las actividades formativas 2018-2019 dirigidas al citado colectivo y entre las que figura las clases de aprendizaje del castellano. Precisamente estas charlas de Educación Vial para la población inmigrante se viene impartiendo como colofón a los cursos de aprendizaje del idioma que desarrolla el área de Bienestar Social y que complementan además el programa escolar de Educación Vial que desde hace trece años vienen desarrollando de forma conjunta, las áreas de Educación y Tráfico y Seguridad Ciudadana.

Como ha señalado el **alcalde de Vícar, Antonio Bonilla**, “el objetivo de esta acción formativa no es otro que intentar garantizar la seguridad vial entre los miembros del colectivo inmigrante, ya que por distintas circunstancias existe un elevado factor de riesgo tanto a nivel de peatón como de conductores de bicicletas”. Los cursos consisten en exponer a los asistentes conocimientos sobre las normas de circulación y el comportamiento que se ha de tener ante ellas, tratando de reforzar hábitos y conceptos de cara a conseguir una mayor seguridad a la hora de transitar por las vías urbanas e interurbanas. En especial se hará hincapié en la visibilidad nocturna, y la necesidad de uso de chalecos y casco, así como de luces blancas delanteras y rojas traseras, en las bicicletas.

“Con esta iniciativa se pretende desde una perspectiva informativa y motivadora, concienciar a este colectivo, sobre la **importancia que tiene respetar las normas de tráfico**, especialmente en lo que afecta a la conducción de bicicletas, como principal vehículo de uso que tienen estas personas, para desplazarse por la zona”, ha señalado Antonio Bonilla. Serán tres las sesiones que se lleven a cabo dentro de esta iniciativa, la primera de ellas, el próximo miércoles, día 5, en el IES Puebla de Vícar, mientras que la segunda tendrá lugar el jueves, día 6, en el CEIP La Canal. La tercera de las charlas, dirigida a mujeres, tendrá lugar en Llanos de Vícar, y en ella se hará hincapié, además, en el uso en el uso de los sistema de retención infantil (SRI), tanto en el transporte colectivo como en particulares, con información sobre normativa, colocación y seguridad.

En cuanto al programa de Educación Vial Escolar, entra ya en su recta final, al restar solo la entrega de diplomas a los alumnos de los centros educativos que aún no los han recibido, y que se realizará a lo largo de los próximos días. El CEIP Profesor Tierno Galván ha sido el último de los centros educativos y escuelas infantiles en participar en esta decimotercera

Medio	Diario de Almería	Fecha	11/06/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	15 261	V. CPM	28 EUR (31 USD)
Pág. vistas	53 878	V. Publicitario	793 EUR (897 USD)

edición, desarrollada bajo el lema 'El aprendizaje vicario, es nuestro diario'.

La Policía Local denuncia a 43 conductores de los 324 controlados durante la campaña de vigilancia del uso del Cinturón de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil que se efectuó a finales de mayo

original



La Policía Local de Totana denunció a un total de 43 conductores de los 324 controlados durante la campaña de vigilancia del uso del Cinturón de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil (SRI) que se efectuó del 20 al 24 de mayo, promovida por la Dirección General de Tráfico, según informan fuentes de la Jefatura.

La DGT insiste en el hecho de ser estos sistemas de retención homologados, cinturón de seguridad y SRI, el sistema "más sencillo, rentable y eficaz" en todo tipo de vías y trayectos.

Estas cifras de denunciados suponen el 13,27% de los controles realizados por los agentes durante la semana que duró la campaña impulsada por la DGT y a la que se adhirió la Policía Local.

En la Región de Murcia se efectuaron un total de 25.766 controles por parte de las Policías Locales de los diferentes municipios adheridos, practicando un total de 474 denuncias; lo que representa el 1,84%,

Consejos para el cuidado de los frenos

Ronda Somontano • original



Al utilizar su vehículo, debe planificar y asegurar cuidadosamente los intervalos de mantenimiento de su vehículo, la inspección técnica y el mantenimiento regular de las piezas de desgaste, especialmente las pastillas de freno, los discos y los neumáticos. Estos elementos, extremadamente importantes desde el punto de vista de la seguridad al conducir, se realizan mejor en una planta mecánica de buena reputación, cuyos empleados no sólo se encargan de la sustitución completa de las piezas desgastadas, sino que también realizan los ajustes necesarios.

Servicio y reparación de frenos

El servicio o la reparación de los frenos de un automóvil sólo parece ser un procedimiento fácil, al que no hay que prestar mucha atención. Es difícil tener un malentendido grave cuando los frenos fallan y a menudo es demasiado tarde para reaccionar y cuáles son las consecuencias hasta que uno tiene miedo de pensar. Muy raramente el conductor ve síntomas de un sistema de frenado defectuoso, en algunos casos se pueden oír impactos irregulares al iniciar el frenado, pero a menudo el proceso de desgaste natural de las carillas tiene lugar sin ningún síntoma claro. Por eso es tan importante comprobar periódicamente el estado de las partes móviles del sistema, ya sea en la estación de servicio de un concesionario autorizado o en un taller de reparación de vehículos independiente.

Tipos de frenados

El sistema de frenado de un vehículo consiste en varios elementos diseñados para detener un coche en movimiento o en una pendiente. Generalmente, distinguimos dos tipos básicos de frenos, el freno básico que se utiliza regularmente durante la conducción y que se activa presionando el pedal adecuado con el pie y el freno de mano, el llamado freno de estacionamiento, diseñado para bloquear adicionalmente un vehículo que no está en movimiento o para soportar el freno básico durante la subida de una colina. Ambos métodos de frenado son responsables de aspectos ligeramente diferentes, por lo que ambos deben ser independientes entre sí y ser plenamente eficaces.

Dispositivo de frenado de servicio

Se utiliza en un coche de pasajeros es un sistema hidráulico, que funciona en pocas palabras para presentar una prensa. Inyectado cuando el conductor pisa el pedal de freno, el líquido compresible provoca el bloqueo de los pistones de los cilindros de los frenos de las ruedas, lo

que provoca el bloqueo de estos últimos y la parada del vehículo. Los elementos más importantes de este sistema son las mangueras y un cilindro maestro, que están diseñados para activar el proceso de parada del vehículo.

Preste atención a su condición, especialmente después de la temporada de invierno, que siempre tiene un impacto negativo en varias partes del coche. En caso de rotura de una de las mangueras de freno, normalmente la segunda, el repuesto se hace cargo de su tarea, pero esta no es la regla, y el frenado de emergencia es siempre menos eficaz que el tradicional. De vez en cuando vale la pena sustituir incluso las mangueras de freno aparentemente eficientes, entonces evitamos que uno de los componentes se dañe como resultado del desgaste natural del material, la llamada «vejez». Igualmente importante es el cilindro maestro, en el caso de que no se bombee líquido de frenos a los pistones ubicados en los cilindros y no se produzca el proceso de frenado. En este caso, siempre debe utilizar el freno de emergencia y aplicar el llamado freno motor reduciendo las marchas al valor más bajo posible, lo que resultará en una reducción natural de la velocidad del vehículo.

Recuerde cómo funciona el sistema de frenos. Para ello, hay que tener en cuenta al principio que las pastillas de freno responsables de frenar la rueda se desgastan y es un proceso completamente natural. Cuanto más lejos se produce este proceso, más avanzados son los pistones de las pinzas de freno y, por lo tanto, aumenta la capacidad de todo el sistema de frenado, lo que provoca una caída del nivel de líquido de frenos en el depósito. Sobre esta base, si mientras tanto no hemos hecho ninguna reposición de líquido, podemos evaluar el grado de desgaste de las pastillas de freno y la posible necesidad de sustituirlas. Los vehículos modernos señalan esta eventualidad automáticamente, pero vale la pena saber algo más en caso de fallo del ordenador.

Consejos ofrecidos por:

Google Maps ofrece ya información de radares y te indica la velocidad de tu vehículo

original

La Aplicación móvil de GPS ya dispone de indicador de radares y velocímetro

Google Maps, una de las aplicaciones móviles con función de GPS más usadas por los usuarios con smartphones, lleva ya una década indicando el camino a nuestros destinos y sus continuas actualizaciones suponen una gran mejora para la conducción.



Sus últimas actualizaciones muestran al usuario la posición de radares fijos y, ahora en su versión beta, indica también la velocidad a la que circula el conductor.

El velocímetro se encuentra por ahora desactivado de fábrica, así que debes activar la opción precisa para que aparezca.

Activar el velocímetro de Google Maps es muy fácil. Lo que es algo más complicado es encontrar la opción, pues en todos estos años la aplicación ha ido incrementando sus ajustes con un montón de categorías y subcategorías, por lo que puede resultar un poco confuso.

La ruta a seguir es la siguiente. Primero, dirígete a los ajustes de Google Maps en el menú lateral. Dentro deberás dirigirte a Ajustes de navegación y por último, abajo, en el apartado Opciones de conducción encontrarás el ajuste para activar el Velocímetro.