

• Revista de Prensa •
Del 11/10/2019 al 14/10/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	14/10/2019	20 Minutos Barcelona, 8	El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes	Escrita
2	14/10/2019	20 Minutos Sevilla, 8	El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes	Escrita
3	14/10/2019	20 Minutos Valencia, 8	El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes	Escrita
4	14/10/2019	20 Minutos Madrid, 10	El auge de los riders eleva el número de accidentes	Escrita
5	14/10/2019	Confilegal	8 hitos históricos que han marcado los 20 últimos años en el campo del derecho laboral	Digital
6	13/10/2019	Laopiniondemercia.es	El Comisario jefe de la Policía Local, José Antonio Sansegundo y el Subinspector Bienvenido Romero, premiados por su trayectoria profesional en Seguridad y Educación Vial	Digital
7	11/10/2019	Gente Digital	Trafic 2019 acoge una convención donde se conmemora el papel de la Policía Local en la seguridad vial	Digital
8	11/10/2019	Europa Press	Trafic 2019 acoge una convención donde se conmemora el papel de la Policía Local en la seguridad vial	Digital
9	11/10/2019	Intereconomía	Arranca en la Comunidad la campaña 'En carretera, cerveza SIN'	Digital
10	11/10/2019	Ayuntamiento de Valladolid	La campaña "En la carretera, cerveza SIN" llega a Valladolid con la colaboración del Ayuntamiento	Digital
11	11/10/2019	atlanticohoy.com	Así se vivió la jornada de Seguridad Vial y Movilidad	Digital

SECTOR

12	14/10/2019	ABC Toledo, 68	Sonseca: niños y jóvenes aprenden normas de seguridad vial	Escrita
13	12/10/2019	La Vanguardia, 28	La DGT no prevé obligar a matricular los patinetes	Escrita
14	14/10/2019	La Vanguardia	Un 0,99% de ocupantes no hace uso del cinturón de seguridad o sistema de retención infantil en Valladolid	Digital
15	14/10/2019	Faro de Vigo	Autoescuelas de Vigo ya estudian ofrecer cursos de conducción segura de patinetes eléctricos	Digital
16	13/10/2019	20 Minutos	Examen práctico de conducir: las ayudas que sí están permitidas y las que no	Digital
17	12/10/2019	El Mundo	Tráfico detecta en una semana a 232 menores viajando sin retención, 63 de ellos delante	Digital
18	12/10/2019	AUTO BILD.ES	La DGT planea subir a 6 puntos la multa por usar el móvil al volante	Digital
19	11/10/2019	La Vanguardia	Este lunes se inicia una campaña para mejorar la seguridad de las carreteras convencionales	Digital
20	12/10/2019	Diariomotor	La DGT prohibirá los patinetes en las aceras: conducirlos y también aparcarlos	Blog
21	11/10/2019	Diariomotor	La DGT sigue avanzando sus planes para el carné por puntos: se endurecen las sanciones por usar el móvil	Blog

El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes

INICIATIVA El primer observatorio sobre siniestralidad vial laboral pone el foco sobre los datos que registra este sector
MORTALIDAD El 38% de las 652 personas que en 2018 murieron en un accidente laboral perdieron la vida en la carretera
GRAVEDAD Las bajas por estos siniestros duran de media más de un mes

M. TRAGACETE
 mtragaoste@20minutos.es / @mtragaoste

Las entregas a domicilio de paquería y comida preparada no han dejado de crecer en España, hasta el punto de que uno de los últimos informes de actividad, realizado por la compañía Just Eat, calcula que el sector podrá alcanzar un volumen de 2.600 millones de euros el año que viene.

A este crecimiento exponencial va estrechamente unida una cuestión preocupante: la seguridad de los llamados *riders*, los repartidores que llevan los objetos o alimentos comprados en internet hasta las casas de los clientes en ciclomotor, bicicleta o patinete.

El *Observatorio de la siniestralidad vial de España*, realizado por Asepeyo y la Fundación CNAE, pone de manifiesto que los accidentes de tráfico que sufren estos trabajadores representan el 27% del total de siniestros, y cada vez va a más.

Según explicó Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, es el sector del reparo de comida el que mayor siniestralidad registra. «Tendremos que poner especial hincapié en el próximo observatorio para saber más de estos accidentes», afirmó, a la par que subrayó que los patinetes «cada vez tienen mayor incidencia» en los siniestros.

De acuerdo con el observatorio, los accidentes de tráfico representan el 13% del total de accidentes laborales y su incidencia aumentó un 5% el año pasado con respecto a 2017. Según el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo.

El pasado año murieron 652 personas en accidentes laborales y el 38% (249 trabajadores) perdieron la vida en las carreteras. Con respecto a 2017, estas cifras registraron un au-

mento del 23%. La mayoría de siniestros fueron *in itinere* (de camino al trabajo o volviendo de él), aunque aquellos que se produjeron durante la jornada también supusieron un porcentaje importante.

Sobre los trabajadores que resultaron heridos el año pasado, es reseñable que la mayoría de ellos sufrieron lesiones de consideración grave y muy grave, y sus convalecencias se alargaron, de media, entre 34,5 y 37 días, 7,4 más que las de quienes fueron víctimas de otro tipo de accidentes laborales.

Otro dato que pone de relieve el estudio apunta que la mitad de las incapacidades permanentes concedidas por la Seguridad Social el año pasado con categoría de 'gran invalidez' fueron consecuencia de un accidente laboral vial. De nuevo, la mayoría de ellos fue *in itinere*.

Este tipo de accidentes se producen más los lunes, mientras que resulta más frecuente que los que ocurren durante la jornada laboral sean en viernes. Por grupos de edades y sexo, en ambos casos los hombres de entre 16 y 29 años son las principales víctimas de estos accidentes. En gran parte, se trata de trabajadores del sector del transporte y de la hostelería, de acuerdo con Asepeyo, que ha utilizado una muestra de sus asegurados para elaborar el informe.

«Me gustaría que llegara un mensaje a las empresas: invertir en formación, educación y

LA CLAVE

Datos del sector, en cifras

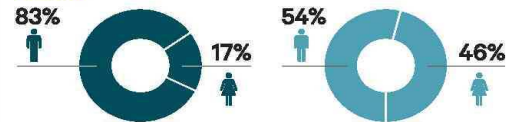
La siniestralidad laboral, en cifras



Índice de incidencia por edad



Por sexo



Actividades económicas

(Accidentes por cada 100.000 trabajadores)



Accidentes por día de la semana

El día de mayor siniestralidad en jornada laboral es el viernes con aproximadamente 600 accidentes. Por su parte, el lunes suma algo más de 1.500 siniestros *in itinere*.

Fuente: Asepeyo

Gráfico: Dpto. Infografía Multimedia

Comunidades con más siniestros

●●● Andalucía, Cataluña y Madrid registraron en 2018 los mayores índices de accidentes laborales viales. Se trata, según los responsables del observatorio, de regiones con mucha actividad en hostelería y transporte, sectores que concentran más siniestros que el resto.

concienciación a los trabajadores es rentable», aseveró José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE, que también colabora en la confección del observatorio. En la presen-

tación del mismo también participó Álvaro Gómez, director del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, que destacó la utilidad de los datos y extrajo algunas conclusiones. «Los núcleos urbanos han ido tendiendo a la dispersión, y eso hace que estemos más pendientes del coche», apuntó.

Desde 2012, los responsables de la dirección general han ido observando un repunte de la siniestralidad. «La recuperación económica no puede ir asociada a la pérdida de vidas», dijo Gómez, que afirmó que las empresas no tienen que «desentenderse» de los accidentes *in itinere*. Igualmente apuntó que es deseable que «afloren» más datos de siniestralidad en el colectivo de los autónomos. ●

El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes

INICIATIVA El primer observatorio sobre siniestralidad vial laboral pone el foco sobre los datos que registra este sector
MORTALIDAD El 38% de las 652 personas que en 2018 murieron en un accidente laboral perdieron la vida en la carretera
GRAVEDAD Las bajas por estos siniestros duran de media más de un mes

M. TRAGACETE

mtragaete@20minutos.es / @mtragaete

Las entregas a domicilio de paquetería y comida preparada no han dejado de crecer en España, hasta el punto de que uno de los últimos informes de actividad, realizado por la compañía Just Eat, calcula que el sector podrá alcanzar un volumen de 2.600 millones de euros el año que viene.

A este crecimiento exponencial va estrechamente unida una cuestión preocupante: la seguridad de los llamados *riders*, los repartidores que llevan los objetos o alimentos comprados en internet hasta las casas de los clientes en ciclomotor, bicicleta o patinete.

El *I Observatorio de la siniestralidad vial de España*, realizado por Asepeyo y la Fundación CNAE, pone de manifiesto que los accidentes de tráfico que sufren estos trabajadores representan el 27% del total de siniestros, y cada vez va a más.

Según explicó Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, es el sector del reparto de comida el que mayor siniestralidad registra. «Tendremos que poner especial hincapié en el próximo observatorio para saber más de estos accidentes», afirmó, a la par que subrayó que los patinetes «cada vez tienen mayor incidencia» en los siniestros.

De acuerdo con el observatorio, los accidentes de tráfico representan el 13% del total de accidentes laborales y su incidencia aumentó un 5% el año pasado con respecto a 2017. Según el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo.

El pasado año murieron 652 personas en accidentes laborales y el 38% (249 trabajadores) perdieron la vida en las carreteras. Con respecto a 2017, estas cifras registraron un au-

mento del 23%. La mayoría de siniestros fueron *in itinere* (de camino al trabajo o volviendo de él), aunque aquellos que se produjeron durante la jornada también supusieron un porcentaje importante.

Sobre los trabajadores que resultaron heridos el año pasado, es reseñable que la mayoría de ellos sufrieron lesiones de consideración grave y muy grave, y sus convalecencias se alargaron, de media, entre 34,5 y 37 días, 7,4 más que las de quienes fueron víctimas de otro tipo de accidentes laborales.

Otro dato que pone de relieve el estudio apunta que la mitad de las incapacidades permanentes concedidas por la Seguridad Social el año pasado con categoría de 'gran invalidez' fueron consecuencia de un accidente laboral vial. De nuevo, la mayoría de ellos fue *in itinere*.

Este tipo de accidentes se producen más los lunes, mientras que resulta más frecuente que los que ocurren durante la jornada laboral sean en viernes. Por grupos de edades y sexo, en ambos casos los hombres de entre 16 y 29 años son las principales víctimas de estos accidentes. En gran parte, se trata de trabajadores del sector del transporte y de la hostelería, de acuerdo con Asepeyo, que ha utilizado una muestra de sus asegurados para elaborar el informe.

«Me gustaría que llegara un mensaje a las empresas: invertir en formación, educación y

LA CLAVE

Datos del sector, en cifras

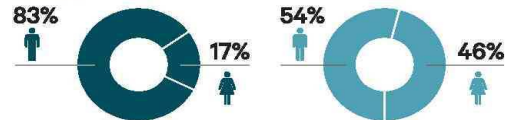
La siniestralidad laboral, en cifras



Índice de incidencia por edad

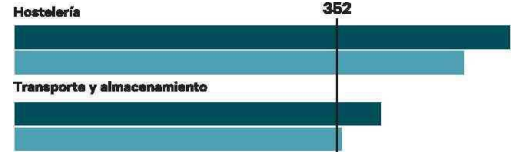


Por sexo



Actividades económicas

(Accidentes por cada 100.000 trabajadores)



Accidentes por día de la semana

El día de mayor siniestralidad en jornada laboral es el viernes con aproximadamente 600 accidentes. Por su parte, el lunes suma algo más de 1.500 siniestros *in itinere*.

Fuente: Asepeyo

Gráfico: Dpto. Infografía Multimedia

Comunidades con más siniestros

●●● Andalucía, Cataluña y Madrid registraron en 2018 los mayores índices de accidentes laborales viales. Se trata, según los responsables del observatorio, de regiones con mucha actividad en hostelería y transporte, sectores que concentran más siniestros que el resto.

concienciación a los trabajadores es rentable», aseveró José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE, que también colabora en la confección del observatorio. En la presen-

tación del mismo también participó Álvaro Gómez, director del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, que destacó la utilidad de los datos y extrajo algunas conclusiones. «Los núcleos urbanos han ido tendiendo a la dispersión, y eso hace que estemos más pendientes del coche», apuntó.

Desde 2012, los responsables de la dirección general han ido observando un repunte de la siniestralidad. «La recuperación económica no puede ir asociada a la pérdida de vidas», dijo Gómez, que afirmó que las empresas no tienen que «desentenderse» de los accidentes *in itinere*. Igualmente apuntó que es deseable que «afloren» más datos de siniestralidad en el colectivo de los autónomos. ●

El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes

INICIATIVA El primer observatorio sobre siniestralidad vial laboral pone el foco sobre los datos que registra este sector
MORTALIDAD El 38% de las 652 personas que en 2018 murieron en un accidente laboral perdieron la vida en la carretera
GRAVEDAD Las bajas por estos siniestros duran de media más de un mes

M. TRAGACETE

mtragaete@20minutos.es / @mtragaete

Las entregas a domicilio de paquería y comida preparada no han dejado de crecer en España, hasta el punto de que uno de los últimos informes de actividad, realizado por la compañía Just Eat, calcula que el sector podrá alcanzar un volumen de 2.600 millones de euros el año que viene.

A este crecimiento exponencial va estrechamente unida una cuestión preocupante: la seguridad de los llamados *riders*, los repartidores que llevan los objetos o alimentos comprados en internet hasta las casas de los clientes en ciclomotor, bicicleta o patinete.

El *I Observatorio de la siniestralidad vial de España*, realizado por Asepeyo y la Fundación CNAE, pone de manifiesto que los accidentes de tráfico que sufren estos trabajadores representan el 27% del total de siniestros, y cada vez va a más.

Según explicó Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, es el sector del reparto de comida el que mayor siniestralidad registra. «Tendremos que poner especial hincapié en el próximo observatorio para saber más de estos accidentes», afirmó, a la par que subrayó que los patinetes «cada vez tienen mayor incidencia» en los siniestros.

De acuerdo con el observatorio, los accidentes de tráfico representan el 13% del total de accidentes laborales y su incidencia aumentó un 5% el año pasado con respecto a 2017. Según el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo.

El pasado año murieron 652 personas en accidentes laborales y el 38% (249 trabajadores) perdieron la vida en las carreteras. Con respecto a 2017, estas cifras registraron un au-

mento del 23%. La mayoría de siniestros fueron *in itinere* (de camino al trabajo o volviendo de él), aunque aquellos que se produjeron durante la jornada también supusieron un porcentaje importante.

Sobre los trabajadores que resultaron heridos el año pasado, es reseñable que la mayoría de ellos sufrieron lesiones de consideración grave y muy grave, y sus convalecencias se alargaron, de media, entre 34,5 y 37 días, 7,4 más que las de quienes fueron víctimas de otro tipo de accidentes laborales.

Otro dato que pone de relieve el estudio apunta que la mitad de las incapacidades permanentes concedidas por la Seguridad Social el año pasado con categoría de 'gran invalidez' fueron consecuencia de un accidente laboral vial. De nuevo, la mayoría de ellos fue *in itinere*.

Este tipo de accidentes se producen más los lunes, mientras que resulta más frecuente que los que ocurren durante la jornada laboral sean en viernes. Por grupos de edades y sexo, en ambos casos los hombres de entre 16 y 29 años son las principales víctimas de estos accidentes. En gran parte, se trata de trabajadores del sector del transporte y de la hostelería, de acuerdo con Asepeyo, que ha utilizado una muestra de sus asegurados para elaborar el informe.

«Me gustaría que llegara un mensaje a las empresas: invertir en formación, educación y

LA CLAVE

Datos del sector, en cifras

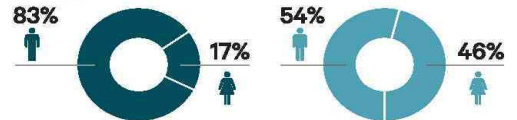
La siniestralidad laboral, en cifras



Índice de incidencia por edad

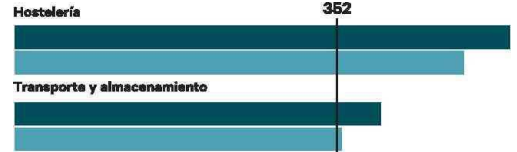


Por sexo



Actividades económicas

(Accidentes por cada 100.000 trabajadores)



Accidentes por día de la semana

El día de mayor siniestralidad en jornada laboral es el viernes con aproximadamente 600 accidentes. Por su parte, el lunes suma algo más de 1.500 siniestros *in itinere*.

Fuente: Asepeyo

Gráfico: Dpto. Infografía Multimedia

Comunidades con más siniestros

●●● Andalucía, Cataluña y Madrid registraron en 2018 los mayores índices de accidentes laborales viales. Se trata, según los responsables del observatorio, de regiones con mucha actividad en hostelería y transporte, sectores que concentran más siniestros que el resto.

concienciación a los trabajadores es rentable», aseveró José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE, que también colabora en la confección del observatorio. En la presen-

tación del mismo también participó Álvaro Gómez, director del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, que destacó la utilidad de los datos y extrajo algunas conclusiones. «Los núcleos urbanos han ido tendiendo a la dispersión, y eso hace que estemos más pendientes del coche», apuntó.

Desde 2012, los responsables de la dirección general han ido observando un repunte de la siniestralidad. «La recuperación económica no puede ir asociada a la pérdida de vidas», dijo Gómez, que afirmó que las empresas no tienen que «desentenderse» de los accidentes *in itinere*. Igualmente apuntó que es deseable que «afloren» más datos de siniestralidad en el colectivo de los autónomos. ●

El auge de los 'riders' eleva el número de accidentes

INICIATIVA El primer observatorio sobre siniestralidad vial laboral pone el foco sobre los datos que registra este sector
MORTALIDAD El 38% de las 652 personas que en 2018 murieron en un accidente laboral perdieron la vida en la carretera
GRAVEDAD Las bajas por estos siniestros duran de media más de un mes

M. TRAGACETE
 mtragacete@20minutos.es / @mtragacete

Las entregas a domicilio de paquetería y comida preparada no han dejado de crecer en España, hasta el punto de que uno de los últimos informes de actividad, realizado por la compañía Just Eat, calcula que el sector podrá alcanzar un volumen de 2.600 millones de euros el año que viene.

A este crecimiento exponencial va estrechamente unida una cuestión preocupante: la seguridad de los llamados *riders*, los repartidores que llevan los objetos o alimentos comprados en internet hasta las casas de los clientes en ciclomotor, bicicleta o patinete.

El *Observatorio de la siniestralidad vial de España*, realizado por Asepeyo y la Fundación CNAE, pone de manifiesto que los accidentes de tráfico que sufren estos trabajadores representan el 27% del total de siniestros, y cada vez va a más.

Según explicó Constantino Perea, director territorial de Asepeyo, es el sector del reparto de comida el que mayor siniestralidad registra. «Tendremos que poner especial hincapié en el próximo observatorio para saber más de estos accidentes», afirmó, a la par que subrayó que los patinetes «cada vez tienen mayor incidencia» en los siniestros.

De acuerdo con el observatorio, los accidentes de tráfico representan el 13% del total de accidentes laborales y su incidencia aumentó un 5% el año pasado con respecto a 2017. Según el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo.

El pasado año murieron 652 personas en accidentes laborales y el 38% (249 trabajadores) perdieron la vida en las carreteras. Con respecto a 2017, estas cifras registraron un au-

mento del 23%. La mayoría de siniestros fueron *in itinere* (de camino al trabajo o volviendo de él), aunque aquellos que se produjeron durante la jornada también supusieron un porcentaje importante.

Sobre los trabajadores que resultaron heridos el año pasado, es reseñable que la mayoría de ellos sufrieron lesiones de consideración grave y muy grave, y sus convalencias se alargaron, de media, entre 34,5 y 37 días, 7,4 más que las de quienes fueron víctimas de otro tipo de accidentes laborales.

Otro dato que pone de relieve el estudio apunta que la mitad de las incapacidades permanentes concedidas por la Seguridad Social el año pasado con categoría de 'gran invalidez' fueron consecuencia de un accidente laboral vial. De nuevo, la mayoría de ellos fue *in itinere*.

Este tipo de accidentes se producen más los lunes, mientras que resulta más frecuente que los que ocurren durante la jornada laboral sean en viernes. Por grupos de edades y sexo, en ambos casos los hombres de entre 16 y 29 años son las principales víctimas de estos accidentes. En gran parte, se trata de trabajadores del sector del transporte y de la hostelería, de acuerdo con Asepeyo, que ha utilizado una muestra de sus asegurados para elaborar el informe.

«Me gustaría que llegara un mensaje a las empresas: invertir en formación, educación y

LA CLAVE

Datos del sector, en cifras

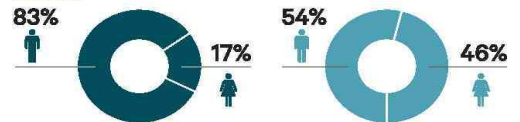
La siniestralidad laboral, en cifras



Índice de incidencia por edad



Por sexo



Actividades económicas

(Accidentes por cada 100.000 trabajadores)



Accidentes por día de la semana

El día de mayor siniestralidad en jornada laboral es el viernes con aproximadamente 600 accidentes. Por su parte, el lunes suma algo más de 1.500 siniestros *in itinere*.

Fuente: Asepeyo

Gráfico: Dpto. Infografía Multimedia

Comunidades con más siniestros

●●● Andalucía, Cataluña y Madrid registraron en 2018 los mayores índices de accidentes laborales viales. Se trata, según los responsables del observatorio, de regiones con mucha actividad en hostelería y transporte, sectores que concentran más siniestros que el resto.

concienciación a los trabajadores es rentable», aseveró José Miguel Báez, presidente de Fundación CNAE, que también colabora en la confección del observatorio. En la presen-

tación del mismo también participó Álvaro Gómez, director del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, que destacó la utilidad de los datos y extrajo algunas conclusiones. «Los núcleos urbanos han ido tendiendo a la dispersión, y eso hace que estemos más pendientes del coche», apuntó.

Desde 2012, los responsables de la dirección general han ido observando un repunte de la siniestralidad. «La recuperación económica no puede ir asociada a la pérdida de vidas», dijo Gómez, que afirmó que las empresas no tienen que «desentenderse» de los accidentes *in itinere*. Igualmente apuntó que es deseable que «afloren» más datos de siniestralidad en el colectivo de los autónomos. ●

8 hitos históricos que han marcado los 20 últimos años en el campo del derecho laboral

original

Ana Gómez, presidenta de la Asociación Nacional de Abogados Laboralistas (ASNALA), afirma que, en estos últimos veinte años, el derecho laboral se ha convertido en un elemento esencial del mismo derecho, enterrando aquella imagen gestada en los años ochenta de un derecho marginal.

ASNALA, que fue creada en 1997 por un grupo de abogados expertos en este campo y que cuenta con más de medio millar de afiliados en toda España, celebrará los próximos 24, 25 y 26 de octubre su XX Congreso.

Entre las intervenciones se esperan la de **Juan Molins García Atance**, recién nombrado magistrado de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, y también la de la ministra de Trabajo, **Magdalena Valerio**, quienes han confirmado su asistencia a estas jornadas que tendrán lugar en Segovia.

Haciendo un primer análisis de estos veinte años, la actual presidenta de ASNALA explica aquellos elementos claves en este lapso de tiempo.

"Son dos décadas que han modificado el derecho laboral de forma sustancial tras la aprobación del Estatuto de los Trabajadores de marzo de 1980, ahora bajo el anuncio de una reformulación", aclara esta jurista.

Dos décadas sintetizadas en siete hitos históricos:

1.- DESARROLLO DE POLÍTICAS DE IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN

"Este es un elemento que se ha ido incrementando en este espacio de tiempo. Se ha abordado la no discriminación desde diferentes perspectivas: tanto a nivel de género, edad, discapacidad, empleo temporal o indefinido. Los avances han sido importantes", señala la presidenta de ASNALA.

A este respecto, advierte que los casos de acoso laboral se han incrementado de forma notable.

"Un trabajador que sufre acoso encuentra dificultades para defenderse. En ocasiones acaba apartado del mercado de trabajo. **Menos de una tercera parte de las demandas se estiman porque probarlo es muy complicado**".

Desde su punto de vista, "todavía hay mucho camino que andar porque las indemnizaciones no son lo suficientemente disuasorias".

Para esta experta, **hay que reformar la normativa que lo regula** "para que los jueces lo tuvieran más fácil en este tipo de asuntos y ofrecer la tutela que los ciudadanos acosados reclaman".

2.- EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

"El nivel de cobertura se ha ampliado considerablemente. En estos pocos años, se han creado prestaciones que no existían, como la de riesgo de lactancia o por cuidado de un hijo enfermo. Junto a ello, destaca la ampliación de la cobertura temporal de la baja por paternidad, y su equiparación en un par de años, con la prestación de las madres. Todas ellas están financiadas con cotizaciones sociales y ha contribuido a un Estado social, democrático y solidario", aclara.

Esta jurista, además, habla de novedosas formas de acceso a la jubilación, como la jubilación activa y la flexible que ayudan a prologar la vida profesional de los trabajadores de edad avanzada.

Incorporadas también a esta cartera, "hay prestaciones para todo tipo de ciudadanos en función de su situación laboral".

Reconoce, también, que ha habido un gran avance.

"Esto ha hecho que dentro del derecho de trabajo muchos profesionales se hayan especializado en esta materia tan importante para los trabajadores y las empresas".

3.- CREACIÓN POR LA LEY 20/2007 DE 11 DE JULIO DEL ESTATUTO DEL TRABAJO AUTÓNOMO

Un elemento clave para los más de 3 millones de profesionales que trabajan por su cuenta en España.

"Es algo muy novedoso que ha mejorado la cobertura y situación laboral de estos profesionales reconociendo determinados derechos, entre ellos la posibilidad de tener una prestación por desempleo", señala.

Para **Gómez**, como para otros expertos "habrá que ver ahora como el Gobierno regula la figura del 'TRADE [Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente] digital', elemento que quiere ser el soporte legal de muchos de los repartidores que trabajan para plataformas digitales. [Un debate muy abierto que divide a los expertos en derecho laboral.](#)

Lo dijo el presidente del Gobierno en funciones, **Pedro Sánchez**, hace unos días en televisión que esa figura tendría que regularse de alguna forma específica".

Mientras tanto, muchos fallos judiciales reconocen la laboralidad de estos profesionales

Fallos contradictorios del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, a favor de su autonomía y del TSJ de Asturias que hablan de su laboralidad abre la puerta a que el Tribunal Supremo tenga que dictar doctrina en los próximos meses.

4.- INTIMIDAD DIGITAL PARA LOS TRABAJADORES

Para la presidenta de ASNALA la aparición de la nueva Ley Orgánica de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPDYGD), aprobada en diciembre del 2018, ha desarrollado nuevos derechos digitales y protegido mejor la intimidad de los trabajadores.

"Es un cambio trascendental. Las empresas tienen unos límites a la injerencia en la vida privada de los trabajadores cuando están trabajando", dice.

Para **Gómez** el mundo de las relaciones laborales se va a transformar de manera notable desde esta perspectiva.

"Hablamos de como la tecnología y lo digital afecta a los derechos fundamentales de los trabajadores. Ya algunas sentencias del Tribunal Supremo en 2007 y Constitucional de octubre del 2013 iba en la línea que luego el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, con la sentencia [Barbulescu, de 5 septiembre del 2017, lo indicaba así](#)".

Sobre el derecho a la desconexión digital, incluido en esta LOPDYGD, "aunque no es una novedad, ahora de lo que se trata principalmente es de poner límites eficaces y mejorar la seguridad y salud de los trabajadores para que fuera del horario de trabajo no sigan enganchados al trabajo".

Gómez señala que sería necesario que se desarrolle por vía reglamentaria para lograr el objetivo.

5.- AUJE DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Para la presidenta de ASNALA este es otro elemento importante a considerar en estos últimos veinte años.

"La ley de 1995 ha avanzado mucho y se ha ido complementando con diferentes reglamentos. El nivel de seguridad se ha incrementado de forma notable. Toda esta regulación es muy amplia y pretende asegurar la responsabilidad que tienen las empresas en lo que atañe a la salud y seguridad de los trabajadores".

A este respecto, **uno de los temas que más preocupan tanto a las empresas como a la propia Administración son el incremento de accidentes laborales**, muchos de ellos mortales cuando se acude al trabajo o se realiza algún viaje en esa jornada laboral.

[Un crecimiento muy notable como hace unos días explicaban Asepeyo y Fundación CNAE](#) al constituir su Observatorio de Siniestralidad Laboral.

Esta experta reconoce que "el llamado derecho de daños ha ido evolucionando en estos últimos años. Los laboralistas somos protagonistas de esa evolución y provocado que esas indemnizaciones se vayan incrementando".

También señala que "al mismo tiempo, la responsabilidad de las empresas es prácticamente casi objetiva, nada escapa al deber de seguridad que les impone la Ley. Eso hace que el trabajo del profesional en este campo sea cada vez más especializado".

6.- LA IMPORTANCIA DE LA LEY REGULADORA DE JURISDICCIÓN SOCIAL

Para **Gómez** el papel de esta Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, que se ha mejorado con distintas reformas, es capital en el derecho del trabajo.

"Se ha ido adaptándose a los nuevos tiempos", aclara.

Esto a hecho, a juicio de la presidenta de ASNALA que "la jurisdicción social sea una jurisdicción con notable seguridad jurídica y más rápida que otras. Un despido via judicial se puede resolver en tres meses en Madrid y algo más en otras comunidades autónomas".

Sin embargo, cree que sería necesario reforzar con más jueces y juzgados la jurisdicción social para evitar que estos juzgados se colapsen.

Esta normativa vertebró a nivel procesal el derecho del trabajo, "ayuda a que las partes defiendan desde diferentes perspectivas los derechos de los trabajadores y de las empresas y que los magistrados realicen su trabajo de la mejor forma posible".

7.- LA REFORMA LABORAL Y SU IMPACTO

En estas dos últimas décadas los diferentes gobiernos han modificado de forma parcial el marco jurídico laboral, hasta que en el 2012 el Ejecutivo de **Mariano Rajoy** abordó una gran reforma laboral, ahora cuestionada por sindicatos y partidos de izquierda.

"Se intentó ofrecer más flexibilidad a los empresarios en situaciones de crisis, que no fuera tan rígido el sistema de relaciones laborales", puntualiza.

Son medidas que han generado debate entre los expertos de derecho laboral y los propios sindicatos.

"Antes de la reforma del 2012, tuvimos una importante en el 2004. A este respecto nuestra publicación recogía algunas opiniones de laboralistas sobre las ideas del actual presidente [Pedro Sánchez de retrotraer dicha reforma](#)".

Esta reforma logró "que los empresarios tuvieran más flexibilidad a nivel de relaciones laborales y poder tener recursos para adaptar su situación si ésta iba mal. El empresario pudo reducir costes de indemnización, tomar unilateralmente decisiones que ya no pasaban por el Comité de empresa. Esto hizo que los sindicatos reaccionasen de forma negativa que quieren volver al sistema antiguo donde tenían más poder de decisión en el ámbito de relaciones laborales", aclara.

8.- LAS SENTENCIAS DE LOS TRIBUNALES HAN SIDO CLAVES

Otro de los elementos importantes del desarrollo del derecho del trabajo han sido los fallos tanto de los juzgados de lo Social, Tribunales Superiores de Justicia, Tribunal Supremo, Constitucional, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) y el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH), algunos de los cuales han obligado al legislador a modificar la normativa.

"Es el caso del registro de jornada donde el fallo del TJUE marcaba la pauta en esta materia resolviendo una cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Nacional y su Sala Social. Es la STJUE 14 de mayo 2019 (C-55/18) que corroboraba la idea del Gobierno español de hacer ese registro que cristalizó en una normativa propia", cuenta.

Sin embargo, todavía hay muchas dudas porque el tiempo de jornada efectivo aún no está claro de cara a contabilizar correctamente las horas extras que los trabajadores realizan en sus empresas".

Otra sentencia que ha tenido su importancia tiene que ver con la intimidad de los trabajadores.

"Si en septiembre del 2017 la sentencia del TEDH sobre el caso rumano de Barbulescu fue importante, está ahora a punto de fallarse, en el mismo tribunal, otro asunto relacionado con videovigilancia a empleadas de cajas de supermercados sobre las que se sospechaba graves incumplimientos".

Es el asunto López Ribalda, caso español del que hubo un fallo el 9 de enero del 2018, el cual ha sido recurrido a la Gran Sala del TEDH, que sentenciará esta próxima semana.

"En aquel primer fallo el TEDH concluía que no hubo un justo equilibrio entre el derecho de las demandantes al respeto de su vida privada al amparo del artículo 8 del Convenio y el interés del empresario en la protección de sus derechos propietarios, y que la actuación empresarial vulneró el citado artículo 8 del Convenio" Europeo de Derechos Humanos.

De cara al futuro, pese al fenómeno de la transformación digital, los nuevos empleos necesitarán de profesionales que conozcan bien el derecho laboral, de tal forma que unos defenderán los intereses de las empresas y otros los derechos de los profesionales.

"Habrá que ver hacia donde evoluciona la normativa laboral en este contexto", concluye la presidenta de ASNALA.



Periodista jurídico, comunicador y consultor de comunicación.

El Comisario jefe de la Policía Local, José Antonio Sansegundo y el Subinspector Bienvenido Romero, premiados por su trayectoria profesional en Seguridad y Educación Vial

original



Estos reconocimientos, que organizada FESVIAL, se han entregado en la III Convención Nacional de Seguridad Vial coincidiendo con el 'Salón Trafic 2019' celebrado esta pasada semana en IFEMA, Madrid.

El concejal de Seguridad Ciudadana del Ayuntamiento de Lorca, José Luis Ruiz Guillén, ha informado que los Premios Fesvial a la Seguridad Vial que concede la Fundación Española para la Seguridad Vial han reconocido en esta edición la labor del Comisario-jefe de la Policía Local de Lorca, José Antonio Sansegundo Gálvez y del Subinspector de la Policía Local de Lorca Bienvenido Romero, por su trayectoria profesional en Seguridad Vial y Educación Vial.

El edil de Seguridad Ciudadana y Policía Local de Lorca ha señalado que "la Fundación Española para la Seguridad Vial ha entregado estos VII Premios Fesvial a la Seguridad Vial como parte de la III Convención Nacional de Seguridad Vial coincidiendo con la celebración en IFEMA, Madrid, esta pasada semana, del 'Salón Trafic 2019'.

Ruiz Guillén ha destacado que "con estas distinciones la Policía Local de Lorca sigue demostrando que es un referente en seguridad vial y educación vial en España, y como

muestra de ello, los premios al Comisario Jefe José Antonio Sansegundo, quien ha recibido la Medalla de Oro por su trayectoria profesional en materia de Seguridad Vial, teniéndola siempre presente y preferentemente en proyectos sobre la reestructuración de las vías públicas del municipio desde los terremotos del 2011. Y la distinción nacional para el Subinspector Bienvenido Romero, Medalla de Oro a la Educación Vial, por su trayectoria profesional en esta materia, formando a alumnos y ciudadanos de distintos colectivos y dirigiendo proyectos importantes para continuar con la formación y prevención en esta materia".

El edil de Policía Local sostiene que "como muestra de este buen trabajo sobre seguridad y educación vial, está la baja siniestralidad en accidentes de tráfico en el municipio de Lorca. No obstante, hay que seguir trabajando e insistiendo para no solo reducir esta siniestralidad, sino intentar que desaparezca "0 accidentes", ya que detrás de los premiados o distinguidos, existe una excelente plantilla encargada ejecutar estos proyectos tan exigentes".

Ruiz ha señalado que "con estas distinciones, FESVIAL pretende mostrar y premiar a nivel nacional, la gran labor que diariamente realizan las policías locales en la mejora de la seguridad vial, en la educación y formación vial dirigidas a diferentes segmentos de población y edad, y a promover buenas prácticas que contribuyen a incrementar la seguridad y la movilidad en los desplazamientos".

FESVIAL que organiza estos reconocimientos cuenta con la colaboración y apoyo de la DGT, SECRIM, Fundación CNAE, AESLEME, Observatorio de Criminología Vial y los Profesionales para la Seguridad Vial, FEMP, UNIJEPOL, FETEEVI y Redvial España.

En estos VII Premios Fesvial de Seguridad Vial nacionales, se han entregado, las medallas de Plata a la Seguridad Vial, medallas de Plata a la Educación Vial, medallas de Oro a la Seguridad Vial, medallas de Oro a la Educación Vial, premios a las Buenas Prácticas en la Seguridad Vial y Premios a las Buenas Prácticas en la Educación Vial.

El Jurado que ha evaluado las candidaturas está constituido, por Javier Llamazares, director general de FESVIAL, por Mar Cogollos, directora de Aesleme, Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Javier García Cuesta, Secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol, José M^a Riaño, secretario general de Anesdor, José M^a Quesada, Asesor de Contenidos de la Plataforma Ponle Freno de Atresmedia, y José M^a Puente, Responsable del programa Seguridad Vial de Radio 5 de RTVE.

Trafic 2019 acoge una convención donde se conmemora el papel de la Policía Local en la seguridad vial

original

El evento acabó con la entrega de los Premios Nacionales de Seguridad Vial para las Policías Locales

MADRID, 11 (EUROPA PRESS)

La décimo sexta edición de la Feria internacional dedicada a la gestión de la nueva movilidad segura y sostenible (Trafic 2019), organizada por Ifema entre los días 8 al 11 de octubre, ha acogido la III Convención Nacional sobre Seguridad Vial de las Policías Locales donde se ha destacado el papel de la Policía Local en la seguridad vial.

Según ha indicado Ifema en un comunicado, la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (UNIJEPOL) se ha encargado de los dos actos. En la inauguración, han intervenido el Director General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, el Secretario General de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), Carlos Daniel Casares, el Presidente nacional de UNIJEPOL, Pascual Martínez Cuesta o el Presidente de Fesvial, Luis Montoro.

En su intervención, Luis Montoro ha señalado que "durante los últimos 15 años en España se han producido 792.652 accidentes viales en los núcleos urbanos con un resultado de más de 9.100 muertos". Por ello, Luis Montoro ha destacado la importancia de la educación vial y el control de los entornos urbanos y la actuación de los policías locales en iniciativas de seguridad vial.

En esta línea, Pascual Martínez ha coincidido con el objetivo de "mejorar y luchar por la seguridad vial" y que "es mejor prevenir que curar" por lo que hay que "hacer un mayor esfuerzo en los entornos urbanos porque es donde se producen un mayor número de accidentes y de puntos de fricción".

Por su parte, Pere Navarro ha considerado que "el mejor camino para reducir los accidentes de tráfico y los resultados trágicos en víctimas mortales" es "hacer cumplir la Ley de tráfico y las ordenanzas municipales". Además, ha recalcado la necesidad de educar a niños y adultos en cumplir las normas.

"El papel de las policías locales es proteger a los vulnerables y es en las ciudades donde se da mayor concentración de este colectivo y más puntos de fricción. Si la movilidad funciona, funcionará la seguridad vial.", ha añadido el director de la DGT.

El acto inaugural ha concluido con la intervención de la directora general de políticas viales en la FEMP, Eli Fernández, quien ha felicitado a los asistentes por "la labor desarrollada y por las grandes iniciativas que se llevan a cabo", ofreciendo el apoyo y la colaboración de la FEMP allá donde se necesite.

Además, se ha realizado una mesa redonda sobre los vehículos de movilidad personal en el ámbito urbano donde se ha debatido los ejes fundamentales de los futuros desarrollos normativos relacionados con los vehículos de movilidad personal eléctricos, recomendaciones y buenas prácticas en el uso de la movilidad personal urbana.

En este debate, ha participado el jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, Javier Villalba, el técnico urbanista de la consultora GEA 21, Alfonso Sanz Alduán, el Secretario de las Comisiones de Transporte e Infraestructuras y de Movilidad y Accesibilidad de la FEMP, Miguel Ángel Bonet, y el secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol, Javier García Cuesta y el jefe de la Policía Local de Badajoz, Rubén Muñoz Garrido, en calidad de moderador.

LA VII ENTREGA DE PREMIOS

Los premios han sido convocados por Fesvial con el objetivo de reconocer públicamente la

actividad de las Policías Locales, sus profesionales y Centros Oficiales de Formación de dichos cuerpos. Para este acto ha colaborado UNIJEPOL con el apoyo de la DGT, SECRIM, Fundación CNAE, AESLEME, Observatorio de Criminología Vial y los Profesionales para la Seguridad Vial, FEMP, FETEEVI y Redvial España.

Para esta séptima edición, se han recogido 73 candidaturas presentadas de policías locales de todo el territorio nacional frente a la entrega de 34 premios, categorizados en 5 medallas de Plata a la Seguridad Vial, 6 medallas de Plata a la Educación Vial, 11 medallas de Oro a la Seguridad Vial, 7 medallas de Oro a la Educación Vial, 2 premios a las Buenas Prácticas en la Seguridad Vial y 3 Premios a las Buenas Prácticas en la Educación Vial.

El Jurado que ha evaluado las candidaturas estuvo constituido el director general de FESVIAL, Javier Llamazares, la directora de Aesleme, Mar Cogollos, el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Álvaro Gómez, el Secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol, Javier García Cuesta, el secretario general de Anesdor, José M^a Riaño, el Asesor de Contenidos de la Plataforma Ponle Freno de Atresmedia, José M^a Quesada, y el Responsable del programa Seguridad Vial de Radio 5 de RTVE, José M^a Puente.

Trafic 2019 acoge una convención donde se conmemora el papel de la Policía Local en la seguridad vial

original

MADRID, 11 Oct. (EUROPA PRESS) -

La décimo sexta edición de la Feria internacional dedicada a la gestión de la nueva movilidad segura y sostenible (Trafic 2019), organizada por Ifema entre los días 8 al 11 de octubre, ha acogido la III Convención Nacional sobre Seguridad Vial de las Policías Locales donde se ha destacado el papel de la Policía Local en la seguridad vial.

Según ha indicado Ifema en un comunicado, la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (UNIJEPOL) se ha encargado de los dos actos. En la inauguración, han intervenido el Director General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, el Secretario General de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), Carlos Daniel Casares, el Presidente nacional de UNIJEPOL, Pascual Martínez Cuesta o el Presidente de Fesvial, Luis Montoro.

En su intervención, Luis Montoro ha señalado que "durante los últimos 15 años en España se han producido 792.652 accidentes viales en los núcleos urbanos con un resultado de más de 9.100 muertos". Por ello, Luis Montoro ha destacado la importancia de la educación vial y el control de los entornos urbanos y la actuación de los policías locales en iniciativas de seguridad vial.

En esta línea, Pascual Martínez ha coincidido con el objetivo de "mejorar y luchar por la seguridad vial" y que "es mejor prevenir que curar" por lo que hay que "hacer un mayor esfuerzo en los entornos urbanos porque es donde se producen un mayor número de accidentes y de puntos de fricción".

Por su parte, Pere Navarro ha considerado que "el mejor camino para reducir los accidentes de tráfico y los resultados trágicos en víctimas mortales" es "hacer cumplir la Ley de tráfico y las ordenanzas municipales". Además, ha recalcado la necesidad de educar a niños y adultos en cumplir las normas.

"El papel de las policías locales es proteger a los vulnerables y es en las ciudades donde se da mayor concentración de este colectivo y más puntos de fricción. Si la movilidad funciona, funcionará la seguridad vial.", ha añadido el director de la DGT.

El acto inaugural ha concluido con la intervención de la directora general de políticas viales en la FEMP, Eli Fernández, quien ha felicitado a los asistentes por "la labor desarrollada y por las grandes iniciativas que se llevan a cabo", ofreciendo el apoyo y la colaboración de la FEMP allá donde se necesite.

Además, se ha realizado una mesa redonda sobre los vehículos de movilidad personal en el ámbito urbano donde se ha debatido los ejes fundamentales de los futuros desarrollos normativos relacionados con los vehículos de movilidad personal eléctricos, recomendaciones y buenas prácticas en el uso de la movilidad personal urbana.

En este debate, ha participado el jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, Javier Villalba, el técnico urbanista de la consultora GEA 21, Alfonso Sanz Alduán, el Secretario de las Comisiones de Transporte e Infraestructuras y de Movilidad y Accesibilidad de la FEMP, Miguel Ángel Bonet, y el secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol, Javier García Cuesta y el jefe de la Policía Local de Badajoz, Rubén Muñoz Garrido, en calidad de moderador.

LA VII ENTREGA DE PREMIOS

Los premios han sido convocados por Fesvial con el objetivo de reconocer públicamente la actividad de las Policías Locales, sus profesionales y Centros Oficiales de Formación de dichos cuerpos. Para este acto ha colaborado UNIJEPOL con el apoyo de la DGT, SECRIM, Fundación CNAE, AESLEME, Observatorio de Criminología Vial y los Profesionales para la

Seguridad Vial, FEMP, FETEEVI y Redvial España.

Para esta séptima edición, se han recogido 73 candidaturas presentadas de policías locales de todo el territorio nacional frente a la entrega de 34 premios, categorizados en 5 medallas de Plata a la Seguridad Vial, 6 medallas de Plata a la Educación Vial, 11 medallas de Oro a la Seguridad Vial, 7 medallas de Oro a la Educación Vial, 2 premios a las Buenas Prácticas en la Seguridad Vial y 3 Premios a las Buenas Prácticas en la Educación Vial.

El Jurado que ha evaluado las candidaturas estuvo constituido el director general de FESVIAL, Javier Llamazares, la directora de Aesleme, Mar Cogollos, el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Álvaro Gómez, el Secretario de Políticas de Seguridad Vial de Unijepol, Javier García Cuesta, el secretario general de Anesdor, José M^º Riaño, el Asesor de Contenidos de la Plataforma Ponle Freno de Atresmedia, José M^º Quesada, y el Responsable del programa Seguridad Vial de Radio 5 de RTVE, José M^º Puente.





Arranca en la Comunidad la campaña En carretera, cerveza SIN

original



La campaña “En la carretera, cerveza SIN” inició hoy en Valladolid una ruta que llevará a sus moteros «embajadores» por diferentes localidades de Castilla y León. La campaña pretende concienciar a los castellano-leoneses de que conducción y alcohol «son totalmente incompatibles». A dos de los moteros habituales que forman parte de la campaña, se le suman cuatro moteros de la Comunidad.

Los moteros iniciaron hoy una ruta por las calles de Valladolid y Zamora mientras que llegarán a Salamanca y Ávila durante la jornada del sábado; y a Segovia durante la mañana del domingo.

En el inicio de la acción, el concejal Salud Pública y Seguridad Ciudadana, José Antonio Otero, como representante del Ayuntamiento de Valladolid, junto a Cristina de Aguirre, Responsable de Asuntos Sociales de Cerveceros de España, y Ramón Pradera, portavoz de los embajadores moteros, pusieron el foco en lo importante de contar con alternativas seguras a la hora de conducir y en la colaboración entre todo tipo de instituciones para concienciar. La presentación contó también con el apoyo de representantes de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), un aliado clave para la campaña.

Los moteros invitarán, durante el fin de semana de ruta por tierras castellanas y leonesas, a una cerveza sin alcohol a todos aquellos conductores que se crucen en su camino, aprovechando el momento para incidir en la importancia de no tomar alcohol cuando se va a conducir cualquier vehículo.

La campaña, que ya va por su decimonovena edición, cuenta con el apoyo de varias instituciones colaboradoras relevantes del sector

La campaña En la carretera, cerveza SIN llega a Valladolid con la colaboración del Ayuntamiento

original

El objetivo es trasladar mediante mensajes claros que el alcohol y la conducción son incompatibles, cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Valladolid, así como de la DGT y de otras 17 instituciones



Los moteros embajadores de la campaña "En la carretera, cerveza SIN" continúan su andadura de 2019 con una ruta por Castilla y León, que ha dado comienzo hoy 11 de octubre en Valladolid. Así, durante los próximos días recorrerán diferentes localidades de la región, concienciando a los castellanos y leoneses de que conducción y alcohol son totalmente incompatibles y recordando que, si van a estar al volante de cualquier vehículo, la cerveza SIN es una alternativa totalmente segura. Para ello, a dos de los moteros habituales que forman parte de la campaña, se le suman 4 moteros castellanos y leoneses.

Coincidiendo con el fin de semana del Día de la Hispanidad, que se celebra este sábado, 12 de octubre, los moteros iniciarán una ruta que los llevará por las calles de Valladolid y Zamora el viernes; Salamanca y Ávila durante la jornada del sábado; y Segovia durante la mañana del domingo.

En la presentación de la campaña en Valladolid, el concejal Salud Pública y Seguridad Ciudadana, José Antonio Otero, como representante del ayuntamiento, junto a Cristina de Aguirre, Responsable de Asuntos Sociales de Cerveceros de España, y Ramón Pradera, portavoz de los embajadores moteros, pusieron el foco en lo importante de contar con alternativas seguras a la hora de conducir y en la colaboración entre todo tipo de instituciones para concienciar. La presentación contó también con el apoyo de representantes de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), un aliado clave para la campaña.

Los moteros invitarán, durante el fin de semana de ruta por tierras castellano y leonesas, a una cerveza sin alcohol a todos aquellos conductores que se crucen en su camino, aprovechando el momento para incidir en la importancia de no tomar alcohol cuando se va a conducir cualquier vehículo.

Campaña de concienciación con el apoyo del Ayuntamiento de Valladolid

Antes de comenzar la ruta, el Ayuntamiento de Valladolid ha querido demostrar su compromiso con la campaña y los mensajes de concienciación que los distintos embajadores van a representar por toda la provincia. Así, durante el comienzo de la acción, los diferentes implicados pudieron exponer su visión ante este objetivo común de la campaña.

El concejal José Antonio Otero ha indicado que "una persona responsable no coge el coche o la moto si ha bebido alcohol. Lo más seguro si vas a conducir es no beber alcohol, por ti mismo y, sobre todo, por los demás. Aunque nuestra policía municipal intensifica los controles de alcoholemia para evitar que las personas que han bebido conduzcan, lo más seguro es siempre no consumir ni una gota de alcohol".

Siguiendo la línea de la concienciación, Cristina de Aguirre de Cervecedores de España, ha destacado: "Se trata de una campaña en positivo, una alternativa segura que nos hemos esforzado para proponer. Llevamos mucho tiempo trabajando para dejar claro que el alcohol y la conducción son incompatibles, pero para aquellos que quieran seguir disfrutando les proponemos una alternativa viable como la cerveza SIN, de la cual somos líderes en producción y consumo de esta variedad de toda Europa y somos la envidia de países vecinos por ello". Muestra de que el mensaje ha calado es que el 96% de los consumidores de cerveza sin alcohol lo son de cerveza tradicional.

Ramón Pradera, portavoz de la campaña "En la carretera, cerveza SIN", ha señalado: "Somos moteros reales, no somos actores y por eso nos tomamos muy en serio el mensaje de que alcohol y conducción son incompatibles. Esta campaña nos permite estar cerca de la gente y hacerles ver que existe una alternativa segura para seguir disfrutando. Esperemos que nuestra presencia a pie de calle haga calar el mensaje y podamos seguir concienciando de manera positiva".

"En la carretera, cerveza SIN": una campaña de referencia

La campaña, que ya va por su decimonovena edición, cuenta con el apoyo de la DGT y de otras 17 instituciones colaboradoras relevantes del sector.

Desde los inicios del European Road Safety Charter (Carta Europea de la Seguridad Vial), esta iniciativa se adhirió al objetivo del de reducir el número de muertes por accidente a la mitad. En 2010, el sector cervecero español renovó la adhesión a la Carta Europea de la Seguridad Vial, tras haber sido uno de los primeros signatarios de esta iniciativa de la Comisión Europea. También la iniciativa recibió, entre otros reconocimientos, la Medalla de la DGT a la Seguridad Vial en su décimo aniversario.

Gracias a la colaboración de estos aliados, la campaña "En la carretera, cerveza SIN" se ha convertido en una de las referencias a nivel nacional en España, en la cual cada uno de los aliados demuestra su compromiso con la concienciación y la importancia de realizar este tipo de campañas que pongan de relieve la necesidad de evitar ciertos comportamientos al volante y contar con una alternativa segura como la cerveza sin.

España, líder de la UE en cerveza SIN alcohol

Una muestra del éxito de la campaña es que España es el primer país productor y consumidor de cerveza sin alcohol de la Unión Europea. De hecho, más del 13% del consumo de cerveza realizado por los españoles es de la variedad sin alcohol y el 33% de los consumidores de cerveza ha tomado la variedad sin alcohol fuera de su hogar en alguna ocasión.

Cerveceros de España

es la entidad que representa en nuestro país desde 1922 a la práctica totalidad de la producción de cerveza en España. Esta asociación fue fundada por las compañías cerveceras que producen en España las principales marcas; a las que se están sumando ya nuevas compañías cerveceras distribuidas por todo el territorio nacional.



Así se vivió la jornada de Seguridad Vial y Movilidad

original



Foto de familia | CEDIDA

La conclusión de los cuatro expertos coincidió en la importancia de que en España, la educación y formación vial debe ser obligatoria, al igual que ya sucede en el más del 80% de los países europeos.

El **pasado sábado día 05 de octubre**, en la sala Europa del Parlamento de Canarias, la **Asociación Canarias de Centros de Formación de Santa Cruz de Tenerife (ACACEFV)**, junto con la Federación de Autoescuelas Canarias (FEACA), se iniciaba las II Jornada de Seguridad Vial, con un destacado número de profesionales del sector de la formación vial y autoridades políticas, civiles y militares.

El acto de apertura estuvo a cargo del Presidente del Parlamento de Canarias, Don Gustavo Matos; Don Jose Antonio Valbuena Alonso, Consejero de Transición Ecológica del Gobierno de Canarias; Doña Rosa Dávila, Vicepresidenta de la Mesa del Parlamento; Doña Luz Reverón González, Secretaria de la Mesa del Parlamento; Don Enrique Arriaga Álvarez, Vicepresidente del Cabildo Insular de Tenerife; Don Florentino Guzmán Plasencia, Concejal de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Por parte de la Asociación Canaria de Centros de Formación Vial de Santa Cruz de Tenerife (ACACEFV) y de la Federación de Autoescuelas Canarias (FEACA), su presidente Don Javier Báez Calero.

Quienes dieron la bienvenida a estas jornadas donde se recordó la importancia de la seguridad vial y los criterios de movilidad por parte de las autoridades. Señalar la presencia de otras autoridades civiles y militares a estas jornadas, entre otros la Doña Ana Zurita Expósito, Diputada Nacional; Doña Matilde Zambudio Molina, Teniente Alcalde de Santa Cruz de Tenerife; Don Pablo Calvo, Jefe Provincial de Tráfico; Don Jose Manuel Bermúdez Esparza, Concejal del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife; Don Luis Santos Jara, Comisario Jefe Cuerpo Policía Canaria; Don Jesús Gonzalez Gutiérrez, Subcomisario Policía Canaria; Don Laureano Martín Velazco, Teniente Coronel del Sector de la Guardia Civil de Tráfico.

A continuación se iniciaron las diferentes ponencias a cargo del panel de expertos que estuvieron presentes durante las jornadas. La primera de ella a cargo de Don Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial por la Universidad de Valencia, Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), quien reflexionó sobre la importancia de la formación obligatoria y los efectos que tendría en la seguridad vial en las autoescuelas.

Esta **primera exposición** estableció los criterios de futuro para tener una información de calidad y obligatoria a la hora de obtener el permiso de conducir.

La **segunda exposición** fue de Doña Mar Cogollos, Directora de la Asociación para el Estudio

de la Lesión Medular Espinal (AESLEME). Aposto por la formación continua de los conductores, con el fin de actualizar los diferentes criterios que año tras años se dictan para hacer más seguras nuestras vías.

Seguidamente intervino la Subdirectora General de Tráfico, Doña María Lidón Lozano, que disertó sobre el nuevo modelo de formación de conductores, una ponencia muy importante para los presentes ya que se hablaron de los próximos criterios para la formación de los futuros conductores.

Para **finalizar** contaron con la presencia de Don Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador Seguridad Vial, en la que expuso los criterios de la fiscalía en los asuntos de la seguridad vial y la importancia que tiene que los conductores se conciencien de lo importante que es el respeto por la normativa de tráfico de los países europeos y en especial la de España.

La conclusión de los cuatro expertos coincidió en la importancia de que en España, la educación y formación vial debe ser obligatoria, al igual que ya sucede en el más del 80% de los países europeos.

"Si las diferentes fuerzas políticas son capaces de llevar a cabo este proyecto y con ello restamos muertos en nuestras carreteras, ya sería un éxito", concluyen.

La clausura de la jornada estuvo encabezada por el Presidente del Parlamento de Canarias, Excmo. Sr. D. Gustavo Matos Expósito; Don Javier Báez Calero, Presidente de la Asociación Canaria de Centros de Formación Vial de Santa Cruz de Tenerife (ACACEFV) y de la General de Tráfico; Don Marco Déniz Domínguez, Presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Las Palmas de Gran Canaria (ASOCAELAN) y Don José Miguel Báez Calvo, Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), como máximo representante a nivel nacional del sector.

En el área de actividades contamos con la exposición de vehículos de la empresa ORVECAME, parque infantil de seguridad vial, simulador de efectos de la conducción con alcohol y/o droga y simulador de vuelco, que incluso fue probado por el propio Presidente del Parlamento, Excmo. Sr. D. Gustavo Matos

Para finalizar el día, se celebró un almuerzo de clausura en el Real Casino de Tenerife, en el que asistieron más de doscientos profesionales del sector, que estuvieron acompañados por Don Gustavo Matos y Don Enrique Arriaga. En donde se hizo entrega de reconocimiento de los profesionales que llevan en activo más de 20 y 25 años.

Por parte de **ACACEFV y FEACA** su Presidente, Don Javier Báez, se hizo entrega de la máxima

distinción a Don Gustavo Matos por su compromiso con la seguridad vial y el sector de las autoescuelas de Canarias durante su trayectoria política.

Medio	atlanticohoy.com	Fecha	11/10/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	120	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas	390	V. Publicitario	168 EUR (190 USD)

<https://atlanticohoy.com/front/post/tag/asi-se-vivio-la-segunda-jornada>





Los educadores enseñan a los niños cómo evitar siniestros de tráfico ABC

Sonseca: niños y jóvenes aprenden normas de seguridad vial

► La Caravana de Educación Vial, de Fundación Mapfre, estará en el municipio hasta el viernes

ABC
TOLEDO

Fundación Mapfre, en colaboración con el Ayuntamiento de Sonseca, ha puesto en marcha la Caravana de Educación Vial, una actividad educativa gratuita en la que los más pequeños aprenderán a comportarse de forma responsable y segura como peatones, viajeros y conductores de bicicletas.

Durante la actividad, los educadores de Fundación Mapfre transmiten a niños de entre 8 y 12 años la importancia de usar los sistemas de retención infantil, abrocharse correctamente el cinturón y utilizar el casco ciclista. También aprenden a establecer contacto visual con los conductores al cruzar la vía como peatones y valores como la prudencia, el respeto y la empatía, que contribuyen a evitar siniestros de tráfico y sus secuelas.

La actividad cuenta, además, con el Rincón de Prevención, un espacio que permitirá a los escolares identificar

situaciones de riesgo en el hogar y el colegio, principalmente, con el objetivo de aprender por qué se produce un incendio y qué hacer en caso de fuego.

La Caravana de Educación Vial de Fundación Mapfre, que estará instalada en el pabellón ferial, en el camino Araciles, 7, permanecerá abierta al público hasta el próximo 18 de octubre, en horario de 9.30 a 14.00 horas para los centros escolares y de 16.00 a 18.30 horas (para el resto de público).

Sostenibilidad

Este proyecto está alineado con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de Naciones Unidas, concretamente, con el 3.6, cuyo reto es reducir a la mitad el número de fallecidos y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo antes de 2020.

También contribuye con el objetivo 11.2, que quiere facilitar, antes de 2030, el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles a todos los ciudadanos, así como mejorar la seguridad vial.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en 2018, se produjeron 1,35 millones de muertes por siniestros viales, que son la primera causa de fallecimiento en niños de 5 a 14 años y adultos de 15 a 29 años.

La DGT no prevé obligar a matricular los patinetes

J. RICOU

La dirección general de Tráfico (DGT) no tiene en estos momentos “en su agenda” ninguna propuesta para obligar a los propietarios de los patinetes eléctricos a matricular esos vehículos, como tampoco se hace con las bicicletas. Lo dijo ayer Pere Navarro, director de la DGT, durante un desayuno informativo organizado por Executive Forum en el Hotel Palace de Madrid. En esas declaraciones recogidas por Efe, Navarro apuntó, asimismo, que en la nueva norma que la DGT está preparando para poner orden en el universo de los patinetes tampoco se contempla la obligación de disponer de un seguro. Esa será una opción voluntaria, que el director de Tráfico aconseja para los dueños de esos vehículos, “igual que se tiene un seguro de hogar”.

Pere Navarro indicó que la norma que prepara la DGT será el “paraguas” que servirá a los ayuntamientos para poner orden en el tráfico de esos vehículos. Y espera que la futura situación política permita aprobarla en breve. Tráfico ya ha decidido que los patinetes eléctricos no podrán alcanzar velocidades superiores a los 25 km/h, ni tampoco circular por las vías interurbanas o aceras, ni aparcar en esos espacios reservados a los peatones. Los ayuntamientos tendrán que preocuparse, por lo tanto, de buscar lugares para el estacionamiento de esos vehículos. También habrá que estar atento, avisó Navarro, al “trucaje” de esos vehículos para aumentar su potencia y velocidad.

Pere Navarro, que acudió a ese desayuno para hablar de los grandes retos de Tráfico, no escondió la “frustración” de esa institución con el tema de los Vehículos de Movilidad

Personal (VMP) porque “parece que todo gira a alrededor” de los patinetes. Y en tono de broma comentó que lo que a él le gustaría de verdad “es que esos vehículos se usaran en la T4 de Barajas. ¡Ahí el patinete sí que sería útil!”, exclamó.

Las declaraciones de Pere Navarro chocan con lo manifestado días atrás por el teniente de alcalde de Seguridad del Ayuntamiento de Barcelona, Albert Batlle. El edil defendió en una entrevista con Jordi Basté en *El Món a RAC1*, “la necesidad de que los patinetes estén matriculados y asegurados”. Batlle considera que hay



Pere Navarro, ayer, en el hotel Palace

La postura de Tráfico choca con el anhelo del Ayuntamiento de Barcelona, que pide matrícula y seguro

que poner orden “con estos artefactos” y aplicar limitaciones de espacios en los que puedan circular, además de tener en cuenta otros factores, como la edad de uso. El problema de los ayuntamientos para poner orden con estos vehículos es la falta de una norma estatal que regule con directrices claras su movilidad por las calles de las ciudades●

Un 0,99% de ocupantes no hace uso del cinturón de seguridad o sistema de retención infantil en Valladolid

Redacción • [original](#)

VALLADOLID, 13 (EUROPA PRESS) El 0,99 por ciento de los ocupantes controlados en la provincia de Valladolid no hacía uso del cinturón de seguridad o sistema de retención infantil, según revelan los datos obtenidos en la última campaña de Control de Uso de Cinturón de Seguridad y Sistema de Retención Infantil (SRI) para conductores y pasajeros puesta en marcha por la jefatura provincial de tráfico entre el 30 de septiembre y el 6 de octubre. El subdelegado del Gobierno en Valladolid, Emilio Álvarez, ha dado a conocer este balance obtenido de la última campaña, que en Valladolid se ha saldado con 6.582 vehículos controlados, siendo 65 las denuncias formuladas lo que supone un 0,99 por ciento. De los 30.321 ocupantes controlados, 395 de ellos (0,83%) no hacía uso del cinturón de seguridad o sistema de retención infantil. En este sentido, Álvarez ha recordado que el fin que se persigue es que tanto conductores como pasajeros circulen "de forma segura" además de concienciar a los conductores que el uso del cinturón de seguridad y de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) resulta "útil" en trayectos cortos y largos, urbanos e interurbanos y que reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente. Además, ha apuntado que son infracciones graves, las conductas tipificadas referidas a no hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección, que la ley sanciona con multa de 200 euros. En el caso de los conductores que no hagan uso del cinturón de seguridad conlleva la pérdida de 3 puntos de su Permiso de Conducción.

Autoescuelas de Vigo ya estudian ofrecer cursos de conducción segura de patinetes eléctricos

carlos ponce • [original](#)



Un joven con patinete eléctrico en O Calvario. // M. G. Brea

Comenzarán a impartirlos cuando la DGT apruebe la regulación de estos vehículos

Examen práctico de conducir: las ayudas que sí están permitidas y las que no

original



La tecnología tiene un papel fundamental en los exámenes prácticos de conducir.

Yanalya/Freepik

El pasado 15 de septiembre entraron en vigor los nuevos cambios en el [examen de conducir](#). Ahora, la tecnología tiene un papel fundamental. El alumno puede usar en el examen práctico algunos **sistemas de ayuda a la conducción**.

Tal y como informan en la revista 'Tráfico y Seguridad Vial' de la DGT, "el objetivo es actualizar, conforme a la evolución tecnológica, la formación de los conductores, y que el aspirante demuestre que **maneja correctamente un vehículo dotado con elementos y sistemas de seguridad**, que ya equipan de serie la mayoría de los vehículos".

Las ayudas permitidas

- **Cámara de marcha atrás y 360º y/o sensores de aparcamiento:** este sistema avisa al conductor cuando el vehículo se aproxima a algún obstáculo y permite tener una mejor percepción a la hora de estacionar o ir marcha atrás.
- **AEB O Frenado de emergencia:** en el supuesto de que exista riesgo de colisión por alcance, el sistema avisa al conductor con un pitido, en el caso de que se haga caso omiso, se realiza una frenada de emergencia.
- **Start-Stop: dispositivo que apaga el motor cuando el coche está en punto muerto** y no se tiene pisado el embrague. De esta manera, el coche se apaga cuando el vehículo se detiene. El objetivo principal de esta tecnología es reducir las emisiones de CO2 y ahorrar en combustible.
- **Activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas:** cuando el sensor que hay instalado en el coche detecta lluvia o poca visibilidad, ambos sistemas se activan. En el supuesto de que no se active por fallo del sistema, el alumno deberá activarlo de forma manual. No hacerlo está penalizado con falta leve.
- **Sistema de ayuda de salida en pendiente o Hill Holder:** tecnología que detecta el grado de inclinación en el que se encuentra el coche. De esta manera, cuando el conductor levanta el pie del freno evita que el coche se desplace hacia atrás.
- **Aviso de frenada de emergencia:** si el sistema detecta que el coche que circula delante va a realizar una frenada de emergencia, avisa con un parpadeo de las luces de freno.
- **Sistema de detección de fatiga:** cuando el alumno pierde la concentración por fatiga o sueño, el sistema alerta al conductor. En este caso el examinador comprobará el estado del alumno y decidirá si se continúa con el examen o se da por finalizado.
- **RCTA. Alerta tráfico cruzado:** esta tecnología supervisa el tráfico trasero al salir marcha atrás de un aparcamiento en batería. Si se detecta algún vehículo aproximándose emitirá un aviso acústico y/o visual.

Las ayudas no permitidas

- **Sistema de aviso y/o corrección de cambio involuntario de carril:** avisa de posibles salidas de vía.
- **ISA o asistente de velocidad:** ajusta la velocidad a la legal permitida en cada vía.
- **Sensores de aparcamiento:** están permitidos en circulación, pero en las pruebas en circuito cerrado el alumno deberá desactivarlos.

- **Claves para que un folleto triunfe tanto como el catálogo de juguetes de Navidad**
- **Un joven mata a su padre por violar a su hija de tres años**
- **Así es el calendario de rodaje de 'Merrily We Roll Along', la película en la que Richard Linklater va a trabajar durante 20 años | Cinemania**

Tráfico detecta en una semana a 232 menores viajando sin retención, 63 de ellos delante

EUROPA PRESS • original



La calle Serrano de Madrid. EL MUNDO

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha detectado durante la campaña de seguimiento del uso del cinturón de seguridad a **232 menores, con estatura inferior a 1,35 metros, que viajaban en vehículos sin ningún sistema de retención infantil**, 63 de ellos en asientos delanteros.

Este dato preocupa especialmente a la Dirección General de Tráfico, ya que uno de los objetivos previstos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 es lograr que ningún niño pierda la vida por no ir sentado en una silla adecuada a su peso y talla.

Durante la campaña que se ha llevado a cabo entre los días 30 de septiembre y 6 de octubre, los agentes han controlado 402.981 vehículos, en los que se han detectado 3.768 adultos que viajaban sin hacer uso del cinturón de seguridad.

El 73,5% de las personas que no hacían uso de dicho dispositivo de seguridad circulaban por carreteras convencionales, vías donde se producen 8 de cada 10 fallecidos.

La DGT recuerda que el cinturón de seguridad es un elemento básico y fundamental de la seguridad vial. Por este motivo, su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo y en todo tipo de vías. Los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, **deberán ir sentados obligatoriamente en los asientos traseros de los vehículos**, excepto cuando el vehículo no disponga de asientos traseros, cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características o cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Solamente en estos casos, los menores podrán ocupar el asiento delantero del vehículo, pero siempre utilizando el sistema de retención homologado a su talla y peso. Asimismo, la DGT recuerda que llevar al menor mal ubicado o sin el correspondiente sistema de retención es responsabilidad del adulto.

Las 216 cámaras instaladas en carreteras ayudan a identificar a aquellos conductores que pese a conocer los beneficios que aporta este dispositivo de seguridad, omiten hacer uso del mismo.

La DGT planea subir a 6 puntos la multa por usar el móvil al volante

Alex Morán • [original](#)

Es una infracción muy común.

La **Dirección General de Tráfico** (DGT) está, dentro de lo que cabe, contenta con el carné por puntos. Es consciente de que no es la solución perfecta, pero considera que su desempeño es reseñable. A pesar de que en declaraciones de Pere Navarro se ha asegurado que no se van a endurecer las sanciones económicas que conllevan las multas, si se va a tomar una medida muy concreta: elevar a 6 los puntos que se sustraigan cuando alguien sea cazado utilizando el **móvil al volante**.

VÍDEO: Pillado por un dron utilizando el móvil mientras conduce

El principal motivo que ha llevado a esta decisión es la popularización del uso de este tipo de dispositivos mientras se conduce. Recordemos que cuando se instauró el carné por puntos, en 2006, el mayor problema era llamar por teléfono, pero a día de hoy las posibles distracciones de un smartphone son muchísimo mayores (Whatsapp, redes sociales, videollamadas, etc.), así como al frecuencia con la que se hace uso del mismo.

Las cifras hablan por si solas: de media cada 10 minutos una persona es multada por usar el móvil mientras conduce, al año al menos 400 personas fallecen en un accidente de tráfico causado por su uso y en total el 20% de los muertos en carretera son consecuencia de distracciones provocadas por dichos dispositivos.

La multa de 6 puntos supondrá duplicar el “daño” que se hace a la cuenta del carné del conductor (hoy en día solo supone la pérdida de 3), pero la cuantía económica seguirá manteniéndose en los 200 euros. Desde la **DGT** se aseguró que incrementar el coste de las multas no se ha llegado a contemplar porque supondría un agravio mayor para aquellos conductores con menos poder adquisitivo.



Este lunes se inicia una campaña para mejorar la seguridad de las carreteras convencionales

Redacción • original

PAMPLONA, 11 (EUROPA PRESS) Agentes de Policía Foral, Guardia Civil y policías locales realizarán entre los días 14 y 20 de octubre una nueva campaña de control preventivo, esta vez en carreteras convencionales. La iniciativa está enmarcada en la Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2013-2020. En concreto, se controlarán la velocidad, los adelantamientos indebidos o el uso del casco y sistemas de retención, así como otras infracciones que puedan producir distracción al volante: ingesta de alcohol o drogas, utilización del teléfono móvil y de auriculares y manipulación de navegadores. El objetivo último es, por un lado, "mejorar la seguridad de estas vías, consideradas las más peligrosas por la alta siniestralidad que registran, a través de su diseño para evitar salidas y colisiones frontales" y, por otro lado, "conseguir comportamientos más seguros en la conducción", ha explicado en un comunicado el Gobierno de Navarra. En 2018 en Navarra se notificaron 825 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 34 personas fallecidas, 121 resultaron heridas graves y 948 heridas leves. De estas 34 víctimas mortales, 28 (84,85%) se produjeron en vías interurbanas. Es precisamente en las vías interurbanas donde se registra el mayor número de accidentes, concretamente el 66,30% (3.248) de los accidentes en este tipo de vías, y un 33,70% (1.651) en vías urbanas. **CAMPAÑAS ANTERIORES EN CARRETERAS CONVENCIONALES** Durante el año 2018 no se realizó ninguna campaña de vigilancia y control de carreteras convencionales. En el año 2017 se realizaron tres campañas especiales de intensificación de la vigilancia de la conducción en carreteras secundarias: del 9 al 15 de enero; del 15 al 21 de mayo; y del 23 al 29 de octubre. Durante estas campañas los agentes de la Policía Foral de Navarra y de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron a 22.757 vehículos, resultando denunciadas 951 personas (4,18%) por motivos varios: 665, por exceso de velocidad (69,93%); 4, por adelantamientos antirreglamentarios (0,42%); 63, por infracciones relativas a la documentación del vehículo o del conductor (6,62%); 35, por conductas relacionadas con las distracciones al volante -por utilizar el teléfono móvil, cascos o auriculares, manipular navegador, otras infracciones que provocan distracciones en la conducción- (3,68%); 5, por no respetar un STOP o un ceda el paso (0,53%); 23, por no llevar el cinturón de seguridad u otros sistemas de retención infantil (2,42%); 47, por positivos en alcohol y drogas (4,94%); 22, por deficiencias técnicas de sus vehículos (2,31%); y 87, por otras causas (específicamente formuladas en vías secundarias y durante la presente campaña) (9,15%).

La DGT prohibirá los patinetes en las aceras: conducirlos y también aparcarlos

original



Patinete Sin Casco Xiaomi

A pesar de que la Dirección General de Tráfico considera que la exposición mediática que están teniendo los patinetes eléctricos no se corresponde, en ningún caso, con su repercusión en la seguridad vial, una de las medidas más destacadas de las reformas que pretenden aprobar pronto será la introducción de una normativa para los patinetes eléctricos. Esta normativa habría sido solicitada por los propios ayuntamientos, y consensuada con ellos, e incluirá medidas importantes, como la que nos ocupa. **La DGT prohibirá los patinetes en las aceras, conducirlos y aparcarlos.** En cualquier caso, es importante recordar que la reforma, y la normativa para patinetes eléctricos, y vehículos de movilidad personal, aún no se ha aprobado.

Prohibido conducir patinetes eléctricos en las aceras

Se trata de una medida básica, y esencial, que anteriormente ya habían aprobado mediante diferentes ordenanzas muchos ayuntamientos. **La DGT ordena que los patinetes eléctricos solo puedan utilizarse por la calzada, y en ningún caso por las aceras.** La razón fundamental es la seguridad de los viandantes. Recordemos que los patinetes eléctricos y vehículos de movilidad personal autorizados por la DGT, a los cuales hace referencia esta normativa, pueden alcanzar velocidades de hasta 25 km/h.

Al elaborar nuestro artículo con aquello que necesitas saber [antes de comprar un patinete eléctrico](#) ya os contábamos por qué resulta muy peligroso utilizar un patinete eléctrico por la acera, tanto para los peatones, como para el propio usuario del patinete eléctrico.

Prohibido aparcar patinetes eléctricos en las aceras

A petición de los ayuntamientos, **la DGT ordena también que aparcar los patinetes eléctricos en las aceras esté prohibido.** Esta medida, a priori, no afectará demasiado a los propietarios de patinetes eléctricos, salvo a aquellos que habitualmente aparquen su patinete en la calle. Pero sí puede tener repercusiones importantes para los servicios de alquiler de patinetes compartidos.

El descontento generado entre los viandantes, por la presencia de patinetes ocupando la acera y dificultando su paso, ha propiciado que la DGT introduzca esta medida. Una medida que contrasta también con una de las intenciones de la DGT, que es la de permitir que los patinetes eléctricos tengan los mismos derechos que las bicicletas. Pensemos que incluso las motocicletas sí pueden aparcar en las aceras, siguiendo las normas que especifica cada ayuntamiento.

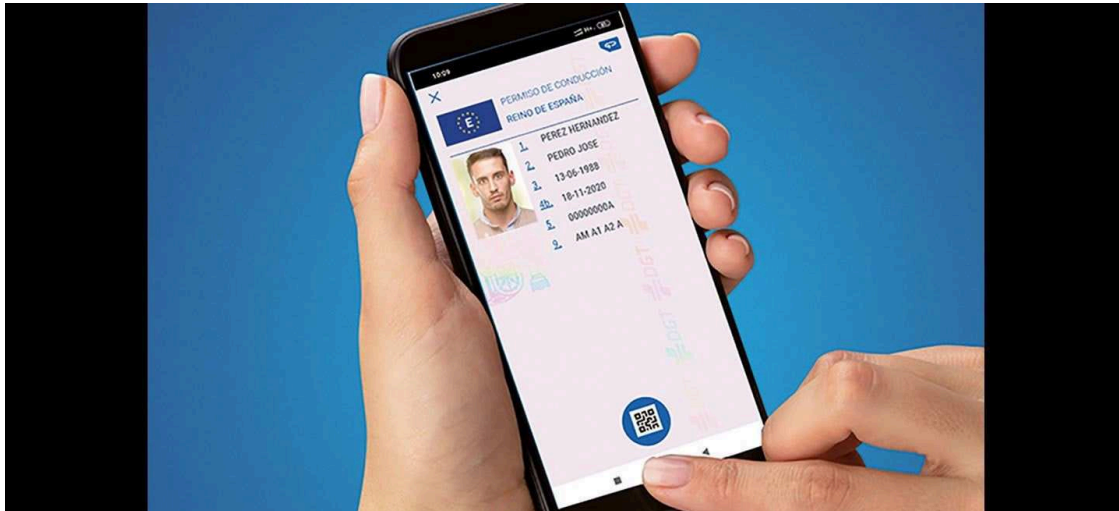
Tráfico espera que los ayuntamientos organicen la presencia de patinetes eléctricos de alquiler fuera de las aceras. Las opciones que se abren, por lo tanto, es la de ocupar espacios que hasta ahora estaban destinados a plazas de aparcamiento a estaciones para aparcar patinetes eléctricos. O que directamente los patinetes eléctricos se estacionen en esas plazas de aparcamiento. Lo cual ya no solo dificulta el negocio de las empresas de alquiler, sino que también abre la puerta a que el conflicto se traslade de los peatones a los conductores.

Más artículos sobre patinetes eléctricos

- Todo lo que necesitas saber [antes de comprar un patinete eléctrico](#)
- La [matrícula para los patinetes eléctricos](#) y los planes de la DGT

La DGT sigue avanzando sus planes para el carné por puntos: se endurecen las sanciones por usar el móvil

original



Mi Dgt Carne Movil 4

La Dirección General de Tráfico sigue avanzándonos algunos detalles de las próximas reformas del reglamento de circulación, haciendo balance de medidas que se han llevado a cabo en España, como el **carné por puntos**. Durante su última ponencia, en un desayuno organizado por Executive Forum y titulado "De la seguridad vial a la movilidad segura, conectada y limpia", Pere Navarro recordaba algunos de los hitos del carné por puntos, cuando ya han pasado más de 13 años desde que entrara en vigor.



La DGT hace balance del carné por puntos

En todos estos años, **más de 276.000 conductores han perdido el carné, han agotado sus puntos**. Resulta especialmente curioso un dato. De todos ellos, unos 50.000 conductores no lo recuperaron jamás. Pere Navarro reconocía que el carné por puntos no es infalible, en tanto en cuanto buena parte de esos conductores que no lo recuperaron jamás podrían ser de conductores que no ejercen como tales, a pesar de tener carné de conducir, y han cedido sus puntos a sus familiares.

En todos estos años, las multas anuales han pasado de los 2 millones a los 4,5 millones que

se gestionan anualmente. Y la notificación de las infracciones ha reducido sus tiempos, hasta los 20 días de media en los que se sitúa actualmente.

La DGT considera muy valiosa la contribución del carné por puntos y no tiene previsto que después de que hayan pasado trece años desde su entrada vigor necesite reformas, o el endurecimiento de las sanciones

La DGT no endurecerá el carné por puntos

A pesar de que durante un tiempo se especuló que, después de trece años, la DGT consideraba que el carné por puntos debía revisarse, **Pere Navarro confirmaba que no está entre sus planes un endurecimiento de las sanciones, ni del carné por puntos**. Salvo por la introducción en el código penal de la conducción bajo los efectos del alcohol, y otras infracciones menos comunes, como el uso de detectores e inhibidores de radar, durante todo este tiempo no se han endurecido el importe de las sanciones de tráfico, ni tampoco el número de puntos detraídos.

Tráfico considera que no ha lugar un endurecimiento de las sanciones económicas, sobre todo por el agravio comparativo que supondría para los conductores con menor poder adquisitivo.

Lo que sí se sigue confirmando es que **la DGT endurecerá la detracción de puntos por utilizar el teléfono móvil**. Una medida que Tráfico no entiende como el endurecimiento de la norma, sino como la adaptación a las circunstancias.

No habrá endurecimiento de las sanciones, salvo para el uso del teléfono móvil, que conllevará la retirada de 6 puntos del carné

Usar el móvil conllevará 6 puntos del carné

Cuando la DGT hizo que entrara en vigor el carné por puntos en España el mayor problema del uso del móvil eran las llamadas telefónicas. Desde entonces, los sistemas de tipo manos libres se han extendido y popularizado, siendo un elemento que se incluye de serie en la mayoría de los automóviles. Pero la situación ha cambiado. La DGT considera que el mayor problema actualmente es el uso de aplicaciones de mensajería como Whatsapp y los datos, como mínimo, son preocupantes. Las distracciones son consideradas uno de los principales causantes de accidentes de tráfico.

De esta forma, la DGT revisará la sanción por usar el teléfono móvil, que ahora conlleva la retirada de tres puntos del carné y una multa económica de 200 euros. Con la próxima reforma, **usar el teléfono móvil conllevará la retirada de 6 puntos del carné**.

La DGT introducirá una normativa específica para patinetes, solicitada, y consensuada, con los ayuntamientos, así como un límite de 30 km/h para las ciudades, para calles de un solo carril

Más sobre la reforma de la DGT

Como os decíamos, **la DGT lleva tiempo ultimando una reforma con la que quiere resolver algunos problemas, de la cual ya existe un borrador, y una serie de medidas que ya han sido anunciadas por Tráfico**. Además de endurecer las sanciones por utilizar el teléfono móvil, Tráfico quiere introducir el **límite de 30 km/h en ciudades**, en calles de un solo carril. También habrá normativa específica para los **patinetes eléctricos**, que según la DGT ha sido solicitada, y pactada, con los ayuntamientos, limitando su uso a la calzada. Tráfico considera testimonial, incluso residual, la repercusión del patinete eléctrico en la seguridad vial, a nivel global. No obstante, reconoce que esta medida es necesaria.

La reforma también pretende introducir **cursos para motoristas que bonificarán con puntos** a los que participen en ellos. La mejora de la seguridad vial de los motoristas, y otros colectivos vulnerables, es una de las prioridades de Tráfico. De hecho, consideran que el parque de motocicletas y usuarios seguirá creciendo en los próximos años y el número de fallecidos de colectivos vulnerables, que también incluye a peatones y ciclistas, podría superar muy pronto al de fallecidos en vehículos de cuatro ruedas.

Más allá de eso, y haciendo balance de las medidas recientes, la DGT implantaba este año un límite de **90 km/h en carreteras convencionales**, que a pesar de ser las que menor densidad de tráfico soportan, se cobran un 75% de los fallecidos cada año en accidentes de tráfico. También **se instalarán 78 nuevos radares este año**, la mayoría en carreteras convencionales. Radares que el propio Pere Navarro reconocía estaban guardados en un almacén desde 2012, porque sus predecesores no tomaron la decisión de instalarlos.