

• Revista de Prensa •
Del 28/11/2019 al 29/11/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	29/11/2019	Equipos y Talento	El 68% de los accidentes de tráfico durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos de casa al trabajo	Digital
2	29/11/2019	Cepymenews	10 errores que nunca debes cometer como autónomo	Digital
3	28/11/2019	Expansión	Los examinadores harán horas extra para aliviar un 'tapón' de 300.000 pruebas prácticas	Digital
4	28/11/2019	Expansión	Los examinadores harán horas extra para aliviar un 'tapón' de 300.000 pruebas prácticas	Digital
5	28/11/2019	El Mundo	Tráfico reconoce un 'tapón' de 300.000 exámenes del carné de conducir	Digital
6	28/11/2019	Interempresas	El 68% de los accidentes de tráfico producidos durante la jornada laboral son desplazamientos de casa al trabajo	Digital
7	28/11/2019	informaseguridadvial.es	Es falso que la enseñanza presencial encarezca el carné de conducir. (José Miguel Báez, CNAE)	Digital
8	28/11/2019	informaseguridadvial.es	La DGT insiste en las clases teóricas obligatorias para sacarse el carné de conducir	Digital
9	28/11/2019	Prevencionar	El 68% de los accidentes de tráfico que se producen durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos de casa al trabajo	Digital

SECTOR

10	29/11/2019	La Nueva España Oviedo, 44	Ventajas del neumático de invierno para conducir durante un temporal	Escrita
11	29/11/2019	Diario de Burgos, 90	Siete de cada 10 conductores superan la velocidad permitida al transitar dentro de un túnel	Escrita
12	29/11/2019	ABC	La DGT prevé que guardias civiles en reserva sean examinadores	Digital
13	29/11/2019	El Comercio Digital	Un parque móvil eléctrico con pocas matriculaciones en la ciudad	Digital
14	28/11/2019	El Economista	AEA pide a la DGT la reprogramación de los radares de tramo ubicados en las carreteras convencionales	Digital

El 68% de los accidentes de tráfico durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos de casa al trabajo

original

Datos desvelados en el marco de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral, organizada por Fraternidad-Muprespa



29/11/2019 Con motivo de la celebración de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral de Fraternidad-Muprespa, entre los días 11 y 24 de noviembre, la Mutua ha dado a conocer los datos de siniestralidad vial laboral de sus trabajadores protegidos, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 30 de septiembre de 2019. El 68% de los accidentes de tráfico que se producen durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos “in itinere”, es decir, de casa al trabajo, mientras que el 32% restante se produjeron en desplazamientos durante la jornada laboral.

En los casi 26.000 accidentes de tráfico que sufrieron trabajadores protegidos por la Mutua, 25.418 (98%) sufrieron lesiones leves, 216 graves, 23 muy graves y 66 personas perdieron la vida como resultado del siniestro. El total de días de baja acumulados superó el millón de jornadas laborales (1.041.478) en el período observado siendo la media de días de baja de 40.

El coste económico medio anual derivado de la incapacidad temporal asciende a 10,35 millones de euros. Al igual que en otras estadísticas nacionales sobre siniestralidad laboral, la de Fraternidad-Muprespa refleja que sufren más accidentes los hombres (55,7%) que las mujeres (44,3%). Según datos del Ministerio de Trabajo cada día de 2018 se registraron 200 accidentes de tráfico que requirieron baja médica. Los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de siniestralidad laboral y el pasado año fueron unos 72.000 los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico. Es la segunda causa de mortalidad laboral ya que en 2018 murieron 20 trabajadores en su jornada laboral al ir o venir del trabajo.

La II Semana de la Seguridad Vial Laboral de Fraternidad-Muprespa Fraternidad-Muprespa ha reunido en estas jornadas a 85 ponentes, más de 240 asistentes y casi 190 empresas bajo el lema “Moviéndonos con respeto cabemos todos”. Además de la Mutua, los organizadores han sido importantes entidades vinculadas a la seguridad vial: Dirección General de Tráfico (@DGTes), Fundación CNAE (Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas, @Fundacioncnae), AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal, @aeslemeonline) y STOP ACCIDENTES (Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por accidentes de tráfico, @stopaccidentes). Las actividades se han llevado a cabo en virtud del acuerdo firmado el 14 de octubre por estas organizaciones en la sede de la DGT.

Las jornadas, con presencia, al menos, de un ponente de cada entidad organizadora, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar nuevas y más eficaces prácticas para prevenir esta lacra. Para ello se han llevado a cabo más de medio centenar de acciones de comunicación y divulgación. Con un aforo reducido para facilitar el intercambio de conocimiento y experiencias, las jornadas se centraron en compartir buenas prácticas y trasladarlas a empresas, trabajadores y sociedad en general, para alcanzar el objetivo de cero lesionados con motivo del tráfico.

Junto a las cifras y los datos objetivos, los asistentes han puesto en valor los emotivos

mensajes que trasladaron los representantes de Stop Accidentes y Aesleme. En cada jornada, estos ponentes contaron su dura experiencia vital a raíz de perder a un familiar en un accidente o de sufrir una lesión medular.

La Asamblea General de Naciones Unidas acordó en 2005 invitar a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. De esa manera buscaba homenajear tanto a las propias víctimas como a sus familias y allegados. Este año el día fue el 17 de noviembre. Fraternidad-Muprespa, sumándose y apoyando esta iniciativa, ha organizado la II Semana de la Seguridad Vial Laboral (#FMSemanaSVL), para recordar que nuestro comportamiento puede prevenir accidentes de tráfico, tanto si somos peatones, circulamos en vehículo a motor o nos desplazamos en patinete o bicicleta.

10 errores que nunca debes cometer como autónomo

Redacción CepymeNews • original



©BigStock

Errores autónomos

En el **"Manual de supervivencia para autónomos"**, de la asesoría para pymes y autónomos [Ayuda-T Pymes](#), se analizan los 'despistes' que con mayor recurrencia se dan a la hora de gestionar el alta autónomo y cómo actuar de forma correcta en cada caso.

Tramitar primero el alta en la Seguridad Social

La Seguridad Social obtiene los datos de Hacienda para formalizar el trámite de darse de alta como autónomo. Vas a tener que ir a la Agencia Tributaria y registrarte para concluir el alta autónomo en el RETA, pues vas a perder el tiempo.

No capitalizar el paro antes de darse de alta como autónomo

Si pretendes iniciar un proyecto de negocio por cuenta propia, cabe la posibilidad de solicitar el pago único del desempleo ANTES de tramitar el alta autónomo y así cuentas con algo de pasta para financiar los costes del arranque en tu empresa.

Cursar el alta en Hacienda pero olvidar gestionar el alta autónomo en el RETA

Resulta muy común es este tipo de confusión en el alta de autónomo. Muchas personas llevan a cabo el registro en Hacienda pero desconocen la necesidad de darse de alta como autónomo también en la seguridad social o bien la urgencia de llevarlo a cabo en un período de tiempo concreto. Dejar pasar el tiempo nos puede salir caro. LITERALMENTE.

Si, por ejemplo, cursas el alta en Hacienda a fecha de 1 de julio y esperas hasta el 15 de agosto para gestionar el alta autónomo en la Seguridad Social, teniendo en cuenta que este trámite no puede realizarse con carácter retroactivo, ocurriría lo siguiente: tramitas tu alta autónomo en la SS el supuesto 15 de agosto reflejando a fecha de 1 de julio el inicio de tu actividad, tal como figura en la base de datos de Hacienda. Esto implica un mes de retraso en la gestión del alta autónomo en el RETA, por lo que te cobrarían las cuotas atrasadas (una en este caso, mes de julio) más la del mes corriente (agosto en este ejemplo). Lo peor no es que te pasen las cuotas con carácter retroactivo y la actual, sino que al importe total, incluyendo en el montante la cuota del mes vigente, se le agrega un recargo del 20% por demora. Para más 'inri', resulta que perderías el derecho a bonificaciones y/o reducción en tu cuota de autónomo por esto.

Debes de darte de alta en la Seguridad Social dentro del mes natural en el que tramitas tu alta en Hacienda.

Crear que tienes un mes de plazo entre el alta como autónomo en Hacienda y llevarlo a cabo en la Seguridad Social

Falso. DANGER. De hecho por eso se recomienda dar el alta como autónomo en los primeros 5 días de cada mes, para evitar tener que pagar la cuota completa aún no habiendo desarrollado la actividad durante todo el periodo. Debes darte de alta en la Seguridad Social en el mismo mes natural en el que cursas el registro en Hacienda.

Si además tu equivocación te remite a la situación del punto 1, es decir, que culminas el papeleo con Hacienda un 20 de julio, por ejemplo, y esperas hasta cualquier día del mes siguiente para darte de alta como autónomo en el RETA = mes atrasado + recargo por demora y cero bonificaciones.

No aplicar bonificaciones en el momento de registro del alta autónomo

Esto es súper importante. Estudiar todas las posibles alternativas disponibles en cuanto a bonificaciones aplicables a tu situación antes de darse de alta como autónomo es lo ideal. ¿Por qué? Primero, normalmente cuando solicitas una bonificación pierdes el derecho a disfrutar de cualquier otra en el futuro. Segundo, quizás te decantas por un tipo descuento sin conocer cuál es la que mejor se ajusta a tus características y la que repercutiría en mayor beneficio para tu actividad. Tercero, último y lo más importante: una vez se tramite el alta de autónomo y seas oficialmente un trabajador por cuenta propia, ya no podrás aplicar ninguna bonificación.

Darse de alta como autónomo en epígrafes que no corresponden

Debes seleccionar los epígrafes del IAE y el CNAE que correspondan a tu actividad, ya que

de otra forma te puedes llevar alguna sorpresa si la institución en cuestión estima que le estás dando gato por liebre. Ten en cuenta que podrás seleccionar uno o más epígrafes, sin límite ni coste adicional. No es cuestión de volverse loco/a tampoco, sino de elegir la combinación de ellos que mejor describa finalmente la naturaleza de tu actividad.

No reflejar tu vivienda en el registro de Hacienda si trabajas desde casa

Si eres *freelance* y desarrollas tu actividad desde casa, a la hora de rellenar los modelos 036 o 037 deberás reflejar los metros cuadrados de tu vivienda que dedicas a tu profesión. De esa forma podrás deducirte el porcentaje de IVA correspondiente de los gastos totales en tu hogar. No olvides que las facturas deben estar a tu nombre para ser deducibles.

No cotizar por contingencias comunes

No elegir cotizar por contingencias comunes sin tener en cuenta que en caso de baja no estarás cubierto, además de que no podrás solicitar el paro como autónomo.

Elegir mutua a lo loco tras tu alta autónomo

Trabajar con una mutua por motivos que no sean prestaciones o cercanía (en términos de respuesta, no necesariamente de presencia física). Las ofertas y esos rollos deberías dejarlas en un segundo plano porque luego tu yo autónomo del futuro se lo agradecerá a tu sensato yo del pasado.

Realizar compras intracomunitarias sin saber lo que hay que hacer

Llevar a cabo compras y/o ventas intracomunitarias, sin estar dados de alta en el ROI previamente, a menudo por desconocer que el país de hecho es intracomunitario.

¿Qué es esto del ROI? Se trata de un sistema específico de IVA al que están sujetas las operaciones de compra y venta de productos y servicios entre diferentes empresas de distintos países europeos. A tener en cuenta:

- Este tipo de operación entre empresas que conllevan la exportación o venta de bienes o mercancías, cuando se efectúan desde España a otros países de la UE, están exentas de IVA, por lo que no hace falta que reflejes ningún IVA en la factura.
- La prestación de servicios o venta de productos a clientes de otros países de la UE tampoco está sujeta al IVA al no localizarse en el territorio de aplicación del impuesto, así que tampoco hay que reflejarlo en la factura.
- La compra de bienes a empresas de otros países de la UE (también si se trata de un servicio y no de mercancía) sí que está sujeta al IVA. Se ejecuta mediante un mecanismo de "autoliquidación" contabilizando la operación intracomunitaria como mayor IVA soportado e IVA repercutido.
- En el caso de que la venta sea a particulares que sean consumidores finales la venta tributa en el país de origen, por lo tanto, tendrás que tener en cuenta el IVA correspondiente a la hora de facturar.

10+1. Comprar material deducible antes del alta en Hacienda

Primero, lo que es deducible y no depende de tu actividad. No todo es deducible aunque a ti te parezca obvio que sean gastos derivados de tu profesión. De cualquier forma, antes de repercutir en cualquier tipo de inversión relacionada con el desarrollo de tu trabajo como autónomo, espera a haber tramitado el alta en Hacienda para que no tengas ningún problema a la hora de deducir el IVA, ni Hacienda te sancione por saltarte un requisito administrativo formal.

Te interesa:

Los examinadores harán horas extra para aliviar un 'tapón' de 300.000 pruebas prácticas

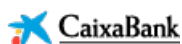
original



18:55

17:33

17:31



La DGT propone que los reservistas de la Guardia Civil se incorporen al colectivo examinador para aliviar la lista de espera. Además, convocará nuevas plazas.

Los **examinadores de tráfico** harán horas extra para aliviar el tapón de exámenes de conducir. Así lo anunció **Pere Navarro, director general de la DGT**, que **cifró en 300.000 las pruebas que están en lista de espera**. El organismo tiene listo un plan de choque con el que pretende reducir **hasta julio 90.000 exámenes pendientes, hasta los 210.000**.

Además del trabajo adicional para los funcionarios, convocará nuevas plazas y abrirá la posibilidad de que **los reservistas de la Guardia Civil se incorporen al colectivo examinador**. **Las pruebas añadidas se harán por las tardes y durante algunos fines de semana**. Para pagar las horas extras, **Tráfico destinará 900.000 euros**.

"Apoyamos incondicionalmente todos los puntos tratados en la reunión que mantuvimos el pasado 14 de noviembre con el director general (Navarro). Nos comprometemos a realizar horas fuera de la jornada laboral y a desplazarnos a otras provincias para poder aliviarlos exámenes pendientes. **También vemos con buenos ojos la incorporación de Guardias Civiles en la reserva**", afirma a este medio Asextra, asociación profesional de examinadores.

La huelga, la falta de personal y el aumento de suspensos

Navarro afirma que **el origen de este tapón está en la huelga** que los examinadores mantuvieron en 2017 desde junio hasta diciembre. **Los paros provocaron entonces el cierre de 66 autoescuelas y la suspensión de 220.000 pruebas prácticas**. Esta cifra, lejos de menguar, ha

ido en aumento durante el último año.

Con sus reivindicaciones, **los examinadores consiguieron un complemento extra de 250 euros que fue ratificado por todos los grupos políticos del Congreso en mayo de 2018**, cinco meses después del final de la huelga. En aquellas fechas, Tráfico hablaba de que las listas de espera, que llegaron a ser de dos meses, se habían normalizado. Para aliviar el embudo se ofreció a los examinadores hacer horas extra. Los funcionarios contraofertaron con hacer más pruebas, siempre y cuando fuera en su jornada habitual, y a cambio de mayor productividad. No hubo acuerdo.

Asextra admite que la huelga ha incidido en la bolsa de alumnos pendientes, pero también achaca el atasco a "la crisis económica" que ha provocado **que la reposición de funcionarios a nivel de la administración "haya sido muy escasa"**. Y apunta otro factor, "no menos importante" como es el aumento del porcentaje de no aptos en los exámenes **"como consecuencia del bajo nivel de preparación que presentan una gran cantidad de alumnos"**.

El colectivo consiguió después de la huelga otra de las demandas que venía reclamando desde 2015: **la reducción de 13 a 12 pruebas diarias sin que ello modificarse su jornada laboral de 7 horas y media**. Esto ha dificultado el alivio de los exámenes en espera, según ha denunciado **CNAE**, la patronal de las autoescuelas. Considera que con esta medida, la DGT dejará de hacer 182.000 exámenes durante 2018.

También ha criticado el insuficiente número de examinadores. Tráfico se fijó tras la resolución del conflicto volver a los niveles anteriores de la crisis, **cuando existían 800 funcionarios**. Convocó plazas abiertas, pero también abrió la puerta a militares y miembros de otras entidades como Correos. El aumento de plantilla no ha sido suficiente para revertir la situación, de ahí que anuncie ahora una oferta de empleo público de 100 plazas. Además, **incrementará en 20 puestos el personal itinerante para zonas en las que exista un mayor atasco**.

Los examinadores harán horas extra para aliviar un 'tapón' de 300.000 pruebas prácticas

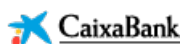
original



18:55

17:33

17:31



La DGT propone que los reservistas de la Guardia Civil se incorporen al colectivo examinador para aliviar la lista de espera. Además, convocará nuevas plazas.

Los **examinadores de tráfico** harán horas extra para aliviar el tapón de exámenes de conducir. Así lo anunció **Pere Navarro, director general de la DGT**, que **cifró en 300.000 las pruebas que están en lista de espera**. El organismo tiene listo un plan de choque con el que pretende reducir **hasta julio 90.000 exámenes pendientes, hasta los 210.000**.

Además del trabajo adicional para los funcionarios, convocará nuevas plazas y abrirá la posibilidad de que **los reservistas de la Guardia Civil se incorporen al colectivo examinador**. **Las pruebas añadidas se harán por las tardes y durante algunos fines de semana**. Para pagar las horas extras, **Tráfico destinará 900.000 euros**.

"Apoyamos incondicionalmente todos los puntos tratados en la reunión que mantuvimos el pasado 14 de noviembre con el director general (Navarro). Nos comprometemos a realizar horas fuera de la jornada laboral y a desplazarnos a otras provincias para poder aliviarlos exámenes pendientes. **También vemos con buenos ojos la incorporación de Guardias Civiles en la reserva**", afirma a este medio Asextra, asociación profesional de examinadores.

La huelga, la falta de personal y el aumento de suspensos

Navarro afirma que **el origen de este tapón está en la huelga** que los examinadores mantuvieron en 2017 desde junio hasta diciembre. **Los paros provocaron entonces el cierre de 66 autoescuelas y la suspensión de 220.000 pruebas prácticas**. Esta cifra, lejos de menguar, ha

ido en aumento durante el último año.

Con sus reivindicaciones, **los examinadores consiguieron un complemento extra de 250 euros que fue ratificado por todos los grupos políticos del Congreso en mayo de 2018**, cinco meses después del final de la huelga. En aquellas fechas, Tráfico hablaba de que las listas de espera, que llegaron a ser de dos meses, se habían normalizado. Para aliviar el embudo se ofreció a los examinadores hacer horas extra. Los funcionarios contraofertaron con hacer más pruebas, siempre y cuando fuera en su jornada habitual, y a cambio de mayor productividad. No hubo acuerdo.

Asextra admite que la huelga ha incidido en la bolsa de alumnos pendientes, pero también achaca el atasco a "la crisis económica" que ha provocado **que la reposición de funcionarios a nivel de la administración "haya sido muy escasa"**. Y apunta otro factor, "no menos importante" como es el aumento del porcentaje de no aptos en los exámenes **"como consecuencia del bajo nivel de preparación que presentan una gran cantidad de alumnos"**.

El colectivo consiguió después de la huelga otra de las demandas que venía reclamando desde 2015: **la reducción de 13 a 12 pruebas diarias sin que ello modificarse su jornada laboral de 7 horas y media**. Esto ha dificultado el alivio de los exámenes en espera, según ha denunciado **CNAE**, la patronal de las autoescuelas. Considera que con esta medida, la DGT dejará de hacer 182.000 exámenes durante 2018.

También ha criticado el insuficiente número de examinadores. Tráfico se fijó tras la resolución del conflicto volver a los niveles anteriores de la crisis, **cuando existían 800 funcionarios**. Convocó plazas abiertas, pero también abrió la puerta a militares y miembros de otras entidades como Correos. El aumento de plantilla no ha sido suficiente para revertir la situación, de ahí que anuncie ahora una oferta de empleo público de 100 plazas. Además, **incrementará en 20 puestos el personal itinerante para zonas en las que exista un mayor atasco**.

Tráfico reconoce un 'tapón' de 300.000 exámenes del carné de conducir

DENÍS IGLESIAS • original



El director General de Tráfico, Pere Navarro Marcial Guillén EFE

Los **examinadores de tráfico** harán horas extra para aliviar el tapón de exámenes de conducir. Así lo anunció **Pere Navarro, director general de la DGT**, que **cifró en 300.000 las pruebas que están en lista de espera**. El organismo tiene listo un plan de choque con el que pretende reducir **hasta julio 90.000 exámenes pendientes, hasta los 210.000**.

Además del trabajo adicional para los funcionarios, convocará nuevas plazas y abrirá la posibilidad de que **los reservistas de la Guardia Civil se incorporen al colectivo examinador**. **Las pruebas añadidas se harán por las tardes y durante algunos fines de semana**. Para pagar las horas extras, **Tráfico destinará 900.000 euros**.

"Apoyamos incondicionalmente todos los puntos tratados en la reunión que mantuvimos el pasado 14 de noviembre con el director general (Navarro). Nos comprometemos a realizar horas fuera de la jornada laboral y a desplazarnos a otras provincias para poder aliviarlos exámenes pendientes. **También vemos con buenos ojos la incorporación de Guardia Civiles en la reserva**", afirma a este medio Asextra, asociación profesional de examinadores.

La DGT culpa a la huelga de examinadores

Navarro afirma que **el origen de este tapón está en la huelga** que los examinadores mantuvieron en 2017 desde junio hasta diciembre. **Los paros provocaron entonces el cierre de 66 autoescuelas y la suspensión de 220.000 pruebas prácticas**. Esta cifra, lejos de menguar, ha ido en aumento durante el último año.

Con sus reivindicaciones, **los examinadores consiguieron un complemento extra de 250 euros que fue ratificado por todos los grupos políticos del Congreso en mayo de 2018**, cinco meses después del final de la huelga. En aquellas fechas, Tráfico hablaba de que las listas de espera, que llegaron a ser de dos meses, se habían normalizado. Para aliviar el embudo se ofreció a los examinadores hacer horas extra. Los funcionarios contraofertaron con hacer más pruebas, siempre y cuando fuera en su jornada habitual, y a cambio de mayor productividad. No hubo acuerdo.

Asextra admite que la huelga ha incidido en la bolsa de alumnos pendientes, pero también

achaca el atasco a "la crisis económica" que ha provocado **que la reposición de funcionarios a nivel de la administración "haya sido muy escasa"**. Y apunta otro factor, "no menos importante" como es el aumento del porcentaje de no aptos en los exámenes **"como consecuencia del bajo nivel de preparación que presentan una gran cantidad de alumnos"**.

Los examinadores achacan el tapón a la huelga, la falta de funcionarios pero también al aumento de suspensos

El colectivo consiguió después de la huelga otra de las demandas que venía reclamando desde 2015: **la reducción de 13 a 12 pruebas diarias sin que ello modificarse su jornada laboral de 7 horas y media**. Esto ha dificultado el alivio de los exámenes en espera, según ha denunciado CNAE, la patronal de las autoescuelas. Considera que con esta medida, la DGT dejará de hacer 182.000 exámenes durante 2018.

También ha criticado el insuficiente número de examinadores. Tráfico se fijó tras la resolución del conflicto volver a los niveles anteriores de la crisis, **cuando existían 800 funcionarios**. Convocó plazas abiertas, pero también abrió la puerta a militares y miembros de otras entidades como Correos. El aumento de plantilla no ha sido suficiente para revertir la situación, de ahí que anuncie ahora una oferta de empleo público de 100 plazas. Además, **incrementará en 20 puestos el personal itinerante para zonas en las que exista un mayor atasco**.

El 68% de los accidentes de tráfico producidos durante la jornada laboral son desplazamientos de casa al trabajo

Redacción Interempresas • [original](#)

Datos presentados en las 18 jornadas realizadas dentro de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral, organizada por [Fraternidad-Muprespa](#) y celebradas en 18 ciudades españolas

Con motivo de la celebración de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral de Fraternidad-Muprespa, entre los días 11 y 24 de noviembre, la Mutua ha dado a conocer los datos de siniestralidad vial laboral de sus trabajadores protegidos, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 30 de septiembre de 2019. El 68% de los accidentes de tráfico que se producen durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos 'in itinere', es decir, de casa al trabajo, mientras que el 32% restante se produjeron en desplazamientos durante la jornada laboral.



Los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de siniestralidad laboral.

En los casi 26.000 accidentes de tráfico que sufrieron trabajadores protegidos por la Mutua, 25.418 (98%) sufrieron lesiones leves, 216 graves, 23 muy graves y 66 personas perdieron la vida como resultado del siniestro.

El total de días de baja acumulados superó el millón de jornadas laborales (1.041.478) en el período observado siendo la media de días de baja de 40. El coste económico medio anual derivado de la incapacidad temporal asciende a 10,35 millones de euros. Al igual que en otras estadísticas nacionales sobre siniestralidad laboral, la de Fraternidad-Muprespa refleja que sufren más accidentes los hombres (55,7%) que las mujeres (44,3%).

Según datos del Ministerio de Trabajo cada día de 2018 se registraron 200 accidentes de tráfico que requirieron baja médica. Los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de siniestralidad laboral y el pasado año fueron unos 72.000 los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico. Es la segunda causa de mortalidad laboral ya que en 2018 murieron 20 trabajadores en su jornada laboral al ir o venir del trabajo.

Fraternidad-Muprespa ha reunido en estas jornadas a 85 ponentes, más de 240 asistentes y casi 190 empresas bajo el lema 'Moviéndonos con respeto cabemos todos'.

Además de la Mutua, los organizadores han sido importantes entidades vinculadas a la seguridad vial: Dirección General de Tráfico (@DGTes), Fundación CNAE (Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas, @Fundacioncnae), Aesleme (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal, @aeslemeonline) y Stop Accidentes (Asociación de

Ayuda y Orientación a los Afectados por accidentes de tráfico, @stopaccidentes). Las actividades se han llevado a cabo en virtud del acuerdo firmado el 14 de octubre por estas organizaciones en la sede de la DGT.

Las jornadas, con presencia, al menos, de un ponente de cada entidad organizadora, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar nuevas y más eficaces prácticas para prevenir esta lacra. Para ello se han llevado a cabo más de medio centenar de acciones de comunicación y divulgación.

Con un aforo reducido para facilitar el intercambio de conocimiento y experiencias, las jornadas se centraron en compartir buenas prácticas y trasladarlas a empresas, trabajadores y sociedad en general, para alcanzar el objetivo de cero lesionados con motivo del tráfico.

Junto a las cifras y los datos objetivos, los asistentes han puesto en valor los emotivos mensajes que trasladaron los representantes de Stop Accidentes y Aesleme. En cada jornada, estos ponentes contaron su dura experiencia vital a raíz de perder a un familiar en un accidente o de sufrir una lesión medular.

La Asamblea General de Naciones Unidas acordó en 2005 invitar a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. De esa manera buscaba homenajear tanto a las propias víctimas como a sus familias y allegados. Este año el día fue el 17 de noviembre.

Fraternidad-Muprespa, sumándose y apoyando esta iniciativa, ha organizado la II Semana de la Seguridad Vial Laboral (#FMSemanaSVL), para recordar que nuestro comportamiento puede prevenir accidentes de tráfico, tanto si somos peatones, circulamos en vehículo a motor o nos desplazamos en patinete o bicicleta.



Foto de familia de los asistentes a la primera jornada de la IISVL.

Es falso que la enseñanza presencial encarezca el carné de conducir. (José Miguel Báez, CNAE)

original



La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) niega rotundamente que las ocho horas de formación presencial, sobre sensibilización y concienciación en factores de riesgo, que medita implantar la DGT, vayan a suponer un sobrecoste para la obtención del permiso de conducir, como han afirmado determinadas plataformas que venden test.

«Esto es falso, un bulo sin ningún fundamento que persigue confundir y alarmar a la opinión pública», explica el presidente de la CNAE, **José Miguel Báez**. «Las autoescuelas españolas ya dan formación en el aula y el precio viene incluido en la matrícula».

Por otro lado, Báez rechaza de plano la afirmación que hacen las plataformas de que buena parte del territorio español carece de autoescuelas y, por tanto, sería imposible que todos los aspirantes a conductores recibieran formación presencial. «Somos unas 9.000 empresas repartidas por todo el país. **El 100% de la población española en edad de obtener el permiso de conducir tiene una autoescuela a menos de 7,8 km de distancia.** Ningún habitante de España, que sepamos, se ha quedado con las ganas de sacarse el carné por falta de autoescuela».

Para el presidente de la Confederación no hay duda: «**La denominada España vacía tiene muchos más problemas con la digitalización (pues extensos territorios y multitud de lugares carecen de la cobertura necesaria), que con las actividades presenciales.**».

La DGT insiste en las clases teóricas obligatorias para sacarse el carné de conducir

original



FOTO ©MIGUEL BERROCAL

La **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** emitió el martes pasado un informe no vinculante sobre la propuesta de la DGT que quiere obligar a los aspirantes a sacarse el carné a **recibir presencialmente ocho horas de clases teóricas**. En la resolución, preceptiva, Competencia no cuestiona «la exigencia» de una formación que busque incrementar la sensibilización de los nuevos conductores pero considera **«que no se debe reservar esta formación en exclusiva a las autoescuelas ni vincularse temporalmente al examen teórico»**. Según el organismo, esto favorecería a los centros de formación tradicionales frente a los digitales sin «que exista justificación».

En España no es obligatorio recibir formación presencial para la parte teórica pero sí para la práctica. Sobre ésta, Competencia muestra su disconformidad con otra modificación de un proyecto de Real Decreto que se quedó en suspenso por la falta de Gobierno. Se trata de la exigencia de hacer cinco prácticas tras suspender el examen y antes de presentarse por segunda vez: «Esto genera una carga sobre los alumnos. (...) De hecho, el proyecto no justifica que haya una relación entre el suspenso en el práctico y haber tenido una formación insuficiente».

DGT: ¿Cómo se va a concienciar si no es de modo presencial?

Las ocho horas teóricas serían de sensibilización y concienciación [sobre materias como el consumo del alcohol y drogas al volante, la velocidad o las distracciones](#), entre ellas el uso del móvil. «No cejaremos en nuestro empeño de seguir adelante con la formación presencial obligatoria. En el 80% de los países europeos se apuesta por este modelo. La concienciación es necesaria y más sabiendo que el factor humano es el más importante en la accidentalidad. Estamos estudiando la resolución para ver qué pasos podemos seguir», indica la DGT sobre un informe no vinculante a la vez que interroga a la CNMC: «¿Cómo se va a concienciar si no es de modo presencial?».

En este mismo sentido se pronuncia **José Miguel Báez**, presidente de CNAE, la patronal de las autoescuelas, quien argumenta que la CNMC apuesta con su resolución por un modelo como el que rige en EEUU, donde no es obligatoria la asistencia presencial» a diferencia de lo que ocurre en países de nuestro entorno como Alemania, donde el este tipo de aprendizaje es obligatorio».

Medio	informaseguridadvial.es	Fecha	28/11/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

Modelo alemán vs modelo estadounidense

Según Báez, «son dos países con excelentes carreteras y vehículos, **pero en Alemania hay 40 muertos por millón de habitantes y en EEUU hay 140**. Una de claves está en la formación». Esta postura se enfrenta a la de la **Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)**. Celebra el informe de Competencia, al igual que **Automovilistas Europeos Asociados**, que considera que los medios presenciales están «superados». «Alemania tiene una tasa de siniestralidad peor que la española y su modelo se reguló en los '60, cuando sólo existía una forma de enseñar. No estamos en contra de la sensibilización, que se puede conseguir igual o mejor con las nuevas tecnologías. **Permiten una mayor supervisión de los contenidos y los hacen más accesibles y económicos para los alumnos**», defiende Miguel González-Gallarza, portavoz de la PAD, quien argumenta que Competencia «ha visto que se quería terminar con la coexistencia de modelos (presencial y *online*)».

«Estamos abiertos a negociar con la DGT», indica, pero Tráfico se muestra firme en la defensa de «una propuesta ratificada por el **Consejo Superior de Tráfico** y apoyada por las asociaciones de víctimas», que, según Báez, le han trasladado «su preocupación». «No se puede hacer un informe económico cuando se trata de muertos en accidentes de tráfico», concluye el presidente de la entidad, que, al igual que la DGT, seguirá «defendiendo» la formación presencial obligatoria: «Cuando salió el **carné por puntos**, muchos estaban también en nuestra contra. Por cada muerte que evitemos habrá valido la pena».

El 68% de los accidentes de tráfico que se producen durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos de casa al trabajo

original



De los casi 26.000 accidentes de tráfico que sufrieron los trabajadores protegidos por Fraternidad Muprespa, 25.418 (98%) sufrieron lesiones leves, 216 graves, 23 muy graves y 66 personas perdieron la vida.

Estos datos se han presentado en las 18 jornadas realizadas dentro de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral, organizada por Fraternidad-Muprespa y celebradas en 18 ciudades españolas.

Con motivo de la celebración de la II Semana de la Seguridad Vial Laboral de Fraternidad-Muprespa, entre los días 11 y 24 de noviembre, la Mutua ha dado a conocer los datos de siniestralidad vial laboral de sus trabajadores protegidos, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 30 de septiembre de 2019. El 68% de los accidentes de tráfico que se producen durante la jornada laboral tienen lugar en los desplazamientos "in itinere", es decir, de casa al trabajo, mientras que el 32% restante se produjeron en desplazamientos durante la

jornada laboral.

En los **casi 26.000 accidentes de tráfico que sufrieron trabajadores protegidos por la Mutua, 25.418 (98%) sufrieron lesiones leves, 216 graves, 23 muy graves y 66 personas perdieron la vida** como resultado del siniestro.

El total de días de baja acumulados superó el millón de jornadas laborales (1.041.478) en el período observado siendo la media de días de baja de 40. El coste económico medio anual derivado de la incapacidad temporal asciende a 10,35 millones de euros. Al igual que en otras estadísticas nacionales sobre siniestralidad laboral, la de Fraternidad-Muprespa refleja que **sufren más accidentes los hombres (55,7%) que las mujeres (44,3%).**

La II Semana de la Seguridad Vial Laboral de Fraternidad-Muprespa

Según datos del Ministerio de Trabajo cada día de 2018 se registraron 200 accidentes de tráfico que requirieron baja médica. Los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de siniestralidad laboral y el pasado año fueron unos 72.000 los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico. Es la segunda causa de mortalidad laboral ya que en 2018 murieron 20 trabajadores en su jornada laboral al ir o venir del trabajo

Fraternidad-Muprespa ha reunido en estas jornadas a 85 ponentes, más de 240 asistentes y casi 190 empresas bajo el lema "Moviéndonos con respeto cabemos todos"

Además de la Mutua, los organizadores han sido importantes entidades vinculadas a la seguridad vial: Dirección General de Tráfico (@DGTes), Fundación **CNAE** (Fundación de la **Confederación Nacional de Autoescuelas**, @Fundacioncnae), AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal, @aeslemeonline) y STOP ACCIDENTES (Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por accidentes de tráfico, @stopaccidentes). Las actividades se han llevado a cabo en virtud del acuerdo firmado el 14 de octubre por estas organizaciones en la sede de la DGT.

Las jornadas, con presencia, al menos, de un ponente de cada entidad organizadora, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar nuevas y más eficaces prácticas para prevenir esta lacra. Para ello se han llevado a cabo más de medio centenar de acciones de comunicación y divulgación.

Con un aforo reducido para facilitar el intercambio de conocimiento y experiencias, las jornadas se centraron en compartir buenas prácticas y trasladarlas a empresas, trabajadores y sociedad en general, para alcanzar el objetivo de cero lesionados con motivo del tráfico.

Junto a las cifras y los datos objetivos, los asistentes han puesto en valor los emotivos mensajes que trasladaron los representantes de Stop Accidentes y Aesleme. En cada jornada, estos ponentes contaron su dura experiencia vital a raíz de perder a un familiar en un accidente o de sufrir una lesión medular.

La Asamblea General de Naciones Unidas acordó en 2005 invitar a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. De esa manera buscaba homenajear tanto a las propias víctimas como a sus familias y allegados. Este año el día fue el 17 de noviembre.

Fraternidad-Muprespa, sumándose y apoyando esta iniciativa, ha organizado la II Semana de la Seguridad Vial Laboral (#FMSemanaSVL), para recordar que nuestro comportamiento puede prevenir accidentes de tráfico, tanto si somos peatones, circulamos en vehículo a motor o nos desplazamos en patinete o bicicleta.

Ventajas del neumático de invierno para conducir durante un temporal

Son entre 6 y 8 veces más adherentes, más eficaces con bajas temperaturas y garantizan la máxima capacidad de evacuación de agua

Oviedo, Elena CASERO

Aunque algo más tarde de lo habitual, el frío se ha instalado en la región. Bajas temperaturas que, en diversas ocasiones, llegan acompañadas de fuertes vientos e incesantes lluvias. Una climatología adversa que suele ser causa de accidentes de tráfico, muchos de ellos propiciados porque los neumáticos estándar pierden adherencia. En estas circunstancias, usar unos de invierno son la opción más segura para circular por las carreteras. Además, permiten que el conductor se pueda olvidar de las cadenas sobre la nieve.

En estas fechas, la Comisión de Fabricantes de Neumáticos destaca la importancia de que “todos los actores relevantes en el ámbito de la seguridad vial, desde organismos oficiales a instituciones y medios de comunicación, colaboremos en la concienciación social de la importancia del uso de los neumáticos de invierno para mejorar el comportamiento del vehículo en estas fechas”. La normativa internacional (Reglamento n.º 117 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas) define los neumáticos de invierno como “aquellos que han



Unos neumáticos de invierno. | LNE

superado un test de comportamiento en nieve”. Países como Alemania y Francia ya han incorporado a su reglamentación que únicamente aquellos marcados con el pictograma 3PMSF –montaña de 3 picos con copo de nieve– tengan esa consideración legal, algo en lo que también se está trabajando en España.

Entre las principales ventajas de estos neumáticos están:

–Mayor eficacia con temperaturas inferiores a los 7 °C gracias a los compuestos con los que están fabricados y al diseño de su banda de rodadura. Es decir, no hace falta que

nieve, para poder usarlos y hacer más segura la conducción.

–Mejor capacidad para iniciar el movimiento de un vehículo (tracción), mantener la trayectoria (adherencia) o detener el movimiento (frenada) que uno estándar, no solo con asfalto seco y temperaturas bajas, también cuando la carretera está húmeda, llueve o cuando hay nieve o hielo.

–Mayor cantidad de laminillas, responsables de conseguir la adherencia óptima con el firme mojado, helado o nevado, entre 6 y 8 veces superior que el estándar.

–El dibujo de la banda de rodadura en el neumático de invierno es más recortado y profundo, para garantizar la máxima capacidad de evacuación de agua.

–Compuesto de goma más blando y flexible gracias a un mayor contenido de sílice.

–Permiten prescindir de las cadenas. Los neumáticos de invierno garantizan la movilidad y la seguridad durante la temporada invernal, sin los inconvenientes del montaje y desmontaje de las cadenas.

Al volante toda previsión es poca, sobre todo cuando las condiciones no son favorables.

TRÁFICO | ESTUDIO SOBRE LA CONDUCTA AL VOLANTE



La compañía cuenta con más de 26 kilómetros repartidos en estas infraestructuras.

Siete de cada 10 conductores superan la velocidad permitida al transitar dentro de un túnel

Un informe de la red de Autopistas pone de relieve que casi la mitad de los usuarios de las vías no respeta la distancia mínima de seguridad en el interior de los pasos subterráneos

SPC

Autopistas, compañía del grupo Abertis, presentó a principios de este mes los resultados de su *Estudio del comportamiento al volante en zona de túnel*, un informe que afronta con la misión de velar por la seguridad vial y trabajar para conseguir la «siniestralidad cero».

Por ello, desde la compañía insisten en que, además de mantener en óptimas condiciones las infraestructuras de primer nivel, es importante advertir de los riesgos detectados al volante y de sus consecuencias, así como concienciar a las personas al volante, e impulsar una serie de iniciativas a favor de la responsabilidad en las carreteras.

El estudio, realizado en colaboración con Intra, cuenta con una amplia muestra de más de 12.000 vehículos en los túneles del Garraf (en la autopista C-32), el Maresme (C-32) y los de Guadarrama (AP-6), obteniendo así datos de secciones de control diferentes delimitadas antes del paso subterráneo, en su interior y a su salida. La muestra se dividió en 11.000 coches para la observación de la velocidad y distancia de seguridad y en 1.300 vehículos para contemplar el uso de las luces y la disciplina de circulación dentro de estas infraestructuras.

Asimismo, el informe del grupo profundiza en el análisis de algunos factores concretos como, por ejemplo, la velocidad, la distancia de seguridad y el comportamiento ante los posibles cambios en las indicaciones en las vías, entre otros.

La investigación se ha llevado a cabo en los puntos específicos, mencionados anteriormente, que forman parte de los más de 26 kilómetros de túneles que gestiona la compañía, y que se caracterizan por su buena iluminación y señalización, además de su gestión a través de los Centros de Operaciones y Seguridad Vial.

Sin embargo, uno de los problemas más graves que pone de manifiesto el informe es la velocidad,

una asignatura aún pendiente. Tal y como se desprende de los datos presentados, más de la mitad de los conductores, en concreto un 66,3 por ciento, superan la velocidad máxima autorizada en el tramo previo a la entrada de los pasos subterráneos, porcentaje que se eleva al 67,2 por ciento en aquellos que la superan en su interior. Dentro, las cifras son más extremas: hasta un 7,3 por ciento de los vehículos ligeros superan los 120 kilómetros hora, mientras que en el exterior lo hacen el 4,9 por ciento.

Autopistas recuerda que, en un accidente con velocidad excesiva, la probabilidad de morir o sufrir lesiones graves es mayor y además se reduce la capacidad de reacción

La cuarta parte de los vehículos ignora las señales que prohíben ir por un carril

nar ante cualquier imprevisto que pueda surgir. Adaptar los kilómetros a las circunstancias del tráfico es siempre un factor protector frente a los siniestros.

Además, según la información extraída, un 46,7 por ciento de los vehículos ligeros y el 59,5 por ciento de los pesados no respetan la distancia de seguridad mínima recomendada dentro de túnel, mientras que se reduce a 22,4 y 22,7 por ciento, respectivamente, en el exterior.

La normativa específica sobre la separación que deben guardar los conductores, tengan intención o no de adelantar, debe permitir detenerse en caso de imprevisto, sin colisionar con el automóvil de delante, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de frenado y adherencia.

La peligrosidad que implica este comportamiento es muy elevada,

EN DETALLE

Visión 'cero accidentes'

La red de Autopistas está construida con vías de alta capacidad y prestaciones. Son carreteras muy seguras, que cuentan con la tecnología más avanzada para la detección automática de incidencias y la puesta en marcha inmediata de los protocolos de actuación en caso de emergencia.

Desde los Centros de Operaciones y Seguridad Vial, la compañía vela por la seguridad en los túneles, monitorizando constantemente la circulación en su interior.

Los datos apuntan que el riesgo de accidente en autopista es cuatro veces menor que en una carretera convencional, por los recursos que disponen para minimizar los riesgos.

Para garantizar la máxima garantía, Autopistas cuenta con la certificación UNE-ISO 39001, que avala la excelencia en la gestión de la seguridad vial en las infraestructuras que gestiona. La distinción reconoce el trabajo realizado en aras de mejorar sus operaciones en las vías y trabajar por una movilidad sin accidentes de cara a los conductores y sus empleados. Este reconocimiento se suma a la ISO 9001 de calidad y servicio, la ISO 14001 para el sistema de gestión medioambiental, y la norma OHSAS 18001 que define el modelo de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

ya que, ante cualquier tipo de circunstancia, si no se mantiene la distancia recomendada, será imposible evitar un alcance. Además, estas conductas pueden llegar a provocar retenciones, cortes de carril y la activación de protocolos de emergencia.

LUCES E INDICACIONES. En cuanto al uso de las luces, un 4,7 por ciento de los vehículos ligeros y un 3,3 por ciento de los pesados no utilizan luces de cruce en el interior de los túneles.

Por otro lado, la indisciplina frente a cierre de carril, es decir, el porcentaje de conductores que continúan circulando por un carril en el que se ha señalizado la prohibición expresa de ir por él, es del 23,9 por ciento fuera de túnel, mientras que la misma indisciplina se reduce a 10,2 por ciento dentro.

En este sentido, Autopistas recuerda que de la misma manera que se debe respetar un semáforo en rojo en una calle o ciudad, se deben obedecer las señalizaciones en los interiores, además de advertir de la importancia de fijarse en las indicaciones previas, que incluyen información de la infraestructura y recomendaciones sobre la circulación, el estado del tráfico y las posibles incidencias.

EL LEMA

#entunelesnotelajuegues

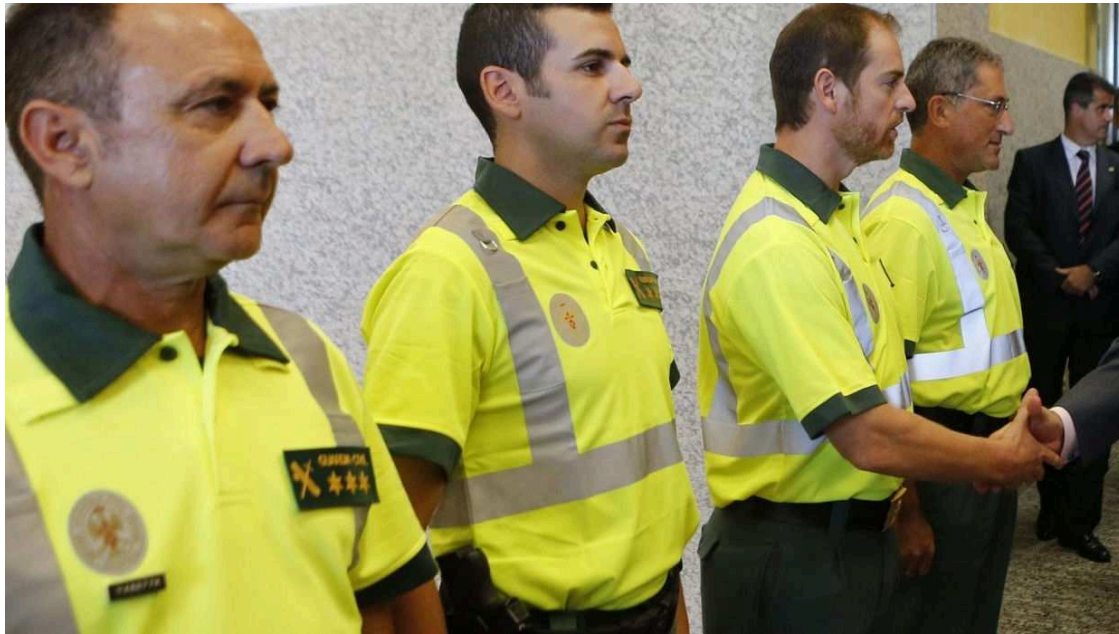
Autopistas ha puesto en marcha la campaña de seguridad vial en redes sociales #entunelesnotelajuegues que centra la atención en la conducta del usuario como pieza clave para garantizar la máxima seguridad vial y que tiene el objetivo de

sensibilizar sobre la prevención de accidentes en túneles.

Además, incide en el buen comportamiento de los usuarios de la vía para facilitar la circulación y actuación coordinada de los equipos de emergencia en caso de accidentes de tráfico.

La DGT prevé que guardias civiles en reserva sean examinadores a partir de 2020

original



EFE

El director general de Tráfico, **Pere Navarro**, aseguró que los guardias civiles de la Sección de Tráfico que pasen a la reserva podrán hacer de examinadores a partir de 2020, una medida que se contempla en **el plan de choque que prevé reducir en 90.000 los exámenes prácticos pendientes** tras dos años de conflicto laboral en este sector.

En declaraciones a los medios antes de comenzar esta semana la reunión que cada año celebran los directivos de la Dirección General de Tráfico (**DGT**) con los jefes provinciales de Tráfico, Navarro subrayó que hay que «aprovechar la larga» experiencia de los agentes que pasan a la reserva.

El plan de choque prevé que entre el 30 de septiembre de este año y el 1 de julio de 2020 **se haya reducido la bolsa de exámenes prácticos pendientes de realizar de los 300.000 a los 210.000**, de forma que en esa fecha esté «normalizada» la situación, según el director de la DGT.

Para ello, **se invertirán 900.000 euros en las horas extras de los examinadores**; se pedirán 100 examinadores para la oferta de empleo público de 2020; se incrementará en 20 plazas el personal itinerante para zonas con más demanda y se realizarán las pruebas fuera del horario habitual, como es por las tardes y algunos fines de semana.

Además, Navarro aseguró que los agentes de la Sección de Tráfico de la Guardia Civil ya están probando diversos modelos de airbag para motoristas, cuyo precio se ha reducido y que ha sido mejorado técnicamente. Así, apunto, cuando comiencen a implantarse en este departamento, será la «mejor promoción» para que empiecen a normalizarse entre los motoristas españoles.

Asimismo, el director de la DGT incidió en los cambios que se está produciendo en el tráfico urbano, poniendo como ejemplo que las políticas restrictivas del uso del vehículo de cuatro ruedas está provocando la proliferación de motocicletas y ciclomotores.

80 millones de paquetes

Además, indicó que está «emergiendo» como asunto principal en esta materia la distribución

urbana de mercancías, poniendo como ejemplo que el próximo viernes, que se celebra el Black Friday, está previsto que **haya 8.900 vehículos de transporte más** para poder repartir 80 millones de paquetes en España.

Otra de las medidas que la DGT está realizando en pruebas es que el carné de conducir y los documentos del vehículo, como la ficha técnica y el certificado de haber superado la revisión de la ITV, **puedan ser archivos electrónicos que lleve el conductor en el teléfono móvil.**

Ante la llegada de la Navidad, Navarro lamentó que estas fechas «suenan a alcohol», que **es «incompatible» con la conducción**, recordando que el 24% de los conductores fallecidos en 2018 presentaban altas tasas de alcohol en sangre al realizarse la autopsia.

Por otro lado, detalló que en lo que llevamos de año **ha habido 987 muertes en las carreteras españolas**, por lo que prevé que el 1 de diciembre se lleguen al millar de víctimas mortales. En 2018 se superó esa cifra.

Un parque móvil eléctrico con pocas matriculaciones en la ciudad

A. SANTOS • original

La finalidad de los puntos de recarga para vehículos eléctricos no es solo atender la demanda de los avilesinos que hayan adquirido un coche sostenible, porque los datos del parque móvil en ese sentido son aún muy poco aleccionadores. Según datos de principios de 2018 de la Dirección General de Tráfico, las matriculaciones apenas llegan a la media docena.

El número de vehículos que utiliza otras energías alternativas, como el gas licuado de petróleo, era de doce, mientras que los coches diesel se llevan la palma, con 24.254 unidades en Avilés, muy por encima de los 15.645 vehículos de gasolina.

No obstante, la movilidad de vehículos eléctricos es mayor en la comarca, de ahí el interés de empresas como Edp en instalar puntos de recarga. Dos empresas asturianas que utilizan el servicio de alquiler de coches eléctricos incluyen a Avilés en sus rutas, si bien disponen en sus bases de puntos de recarga.

También hay que tener en cuenta el número de visitantes, tanto por turismo como por motivos laborales, que llegan o transitan la comarca con vehículos eléctricos y que necesitan disponer de zonas para su recarga. En este sentido, tal y como publicó este periódico, en lo que va de año, los diez puntos de recarga eléctrica de la comarca de Avilés aportaron a diferentes vehículos un total de 4.000 kilowatios hora, lo que les ha permitido recorrer unos 25.000 kilómetros, según estimaciones facilitadas por Javier Izquierdo, jefe de movilidad de Edp.

El parque eléctrico es pequeño, ligado sobre todo a empresas, pero empieza a despertarse un interés por este tipo de movilidad sin emisiones. Según los datos de movilidad de la patronal Anfac, el número de vehículos eléctricos en Asturias estaría en 75; sin embargo, la estadística de Red Eléctrica eleva el número a 427.



EL COMERCIO

Los automovilistas europeos denuncian que los radares de tramo están poniendo multas ilegales en las carreteras convencionales

original



Señal de un radar de tramo en una carretera convencional.

1. Juan Ferrari

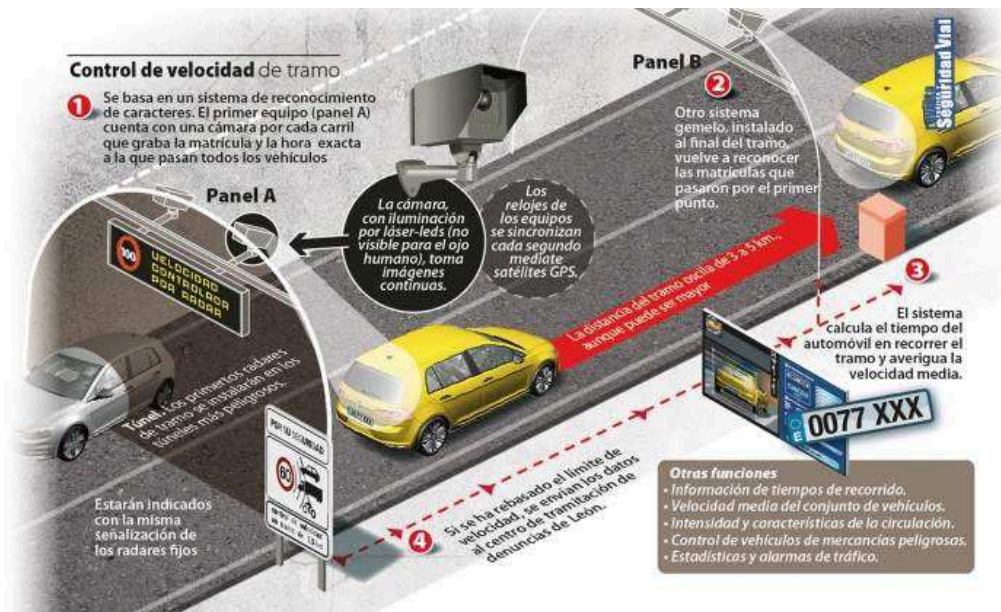
La asociación de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha denunciado que determinados radares de la DGT ubicados en carreteras convencionales están imponiendo miles de sanciones ilegales al no haber previsto en su programación que [la velocidad máxima fijada en este tipo de vías \(90 km/h\)](#) puede ser rebasada en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquella. | [La reducción de la velocidad en las carreteras convencionales a 90 Km/h puede disparar las multas.](#)

Según AEA, el artículo 51 del [Reglamento General de Circulación](#) permite rebasar la velocidad máxima permitida al realizar un adelantamiento en las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano, pero la DGT no lo ha tenido en cuenta [a la hora de programar los radares de tramo](#) en este tipo de vías.

Así, desde la asociación denuncian que esta anomalía está dando lugar a la formulación de miles de denuncias por hechos que no son constitutivos de infracción alguna.

Radares problemáticos

AEA ha podido comprobar que este hecho se está produciendo en los distintos radares de tramo ubicados en carreteras convencionales de distintas provincias españolas, cuya velocidad está limitada a 90 km/h desde el pasado mes de enero.



Explicación de la DGT de cómo funciona el radar de tramo.

Así, por ejemplo, AEA señala el radar de tramo ubicado en el kilómetro 479,9 (sentido creciente) de la N-122, en Zamora, que desde enero está formulando denuncias a cualquier conductor que supere en el tramo controlado de 5,259 kilómetros los 90 km/h de velocidad media, sin tener en cuenta que se ha podido realizar algún adelantamiento, circunstancia ésta que permitiría alcanzar una velocidad de hasta 109 km/h sin cometer infracción alguna.

Idéntica situación se produce, según AEA, en los radares de tramo situados en los kilómetros 132 (sentido decreciente) y 137,5 (creciente) de la N-630, en León; en los kilómetros 259,1 (decreciente) y 264.1 (creciente) de la N-320, en Guadalajara, o el ubicado en el kilómetro 486,5 (decreciente) de la N-430, en Albacete.

Incrementos del 526%

AEA destaca que, según la DGT, existen en España 84 radares que controlan la velocidad media a la que circulan los vehículos en determinados tramos de carretera. El más activo de todos ellos durante el primer semestre de 2019, según los datos de AEA, fue el situado en el kilómetro 49,2 de la AP-6, en Madrid, que denunció a 28.551 conductores, con un incremento de multas del 526% respecto de las impuestas en el mismo periodo del año anterior.