

• Revista de Prensa •
Del 04/11/2019 al 05/11/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	05/11/2019	Faro de Vigo Ourense, 12	La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses con restricciones en su carné	Escrita
2	05/11/2019	Faro de Vigo Morrazo, 13	La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses con restricciones en su carné	Escrita
3	05/11/2019	Faro de Vigo, 2	La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses ya circula con restricciones en su carné	Escrita

SECTOR

4	05/11/2019	Periodistadigital.com	Pedro Sánchez renuncia a bajar la velocidad urbana a 30km/h y regular los patinetes	Digital
5	05/11/2019	El País	El berenjenal normativo en el que se mueven patinetes y bicis	Digital
6	04/11/2019	La Vanguardia	¿Todos con cinturón de seguridad?	Digital
7	04/11/2019	Ideal Digital	La DGT avisa a los conductores que tendrán que cambiar su carnet para poder conducir en España	Digital
8	04/11/2019	Diario Información	Los usuarios de patinetes presentarán alegaciones para que les permitan ir por las aceras-bici	Digital
9	04/11/2019	AUTO BILD.ES	Madrid no multa por no llevar la etiqueta DGT	Digital

La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses con restricciones en su carné

La avanzada edad eleva a 63.000 los conductores que tienen limitado su permiso ▶ Los periodos más cortos en las renovaciones y la velocidad acotada, entre las más comunes

MARIO NESPEREIRA ■ Vigo

La carretera se parece a un espejo para quienes la transitan: es difícil ocultarle la edad. Frente a ella no existen las arrugas, es cierto, pero en cambio se muestra inmisericorde con la pérdida de reflejos, la fragilidad y la descoordinación. El fenómeno del envejecimiento al volante encierra además una paradoja. Es una realidad transversal –lo mismo se manifiesta en la escala local que en la europea– que requiere una respuesta individual. “Es preciso analizar cada caso concreto”, previenen en la DGT. Y desde hace años, así se hace. Cada vez son más los conductores que circulan con algún tipo de restricción en su permiso, ya sea un límite de velocidad o la obligación de renovar el carnet cada uno, dos o tres años, por citar algunas de las comunes. En Vigo esto le ocurre a 63.756 personas, un 35% de los 179.761 que figuran en el censo, según los últimos datos facilitados por la Jefatura provincial de Tráfico, mientras que en la provincia son 184.366 los que tienen algún “veto” entre el total de 604.617.

Las cifras remiten directamente al segmento de los mayores de 65 años, edad a partir de la cual “comienza a aumentar el porcentaje” de restricciones. Si se toma como referencia el último censo disponible en la web de la DGT –con cifras de diciembre de 2017– en el municipio vigués hay más de 22.300 conductores en edad de jubilación: más de la mitad (12.500) tienen edades comprendidas entre los 65 y los 69 años, pero el guarismo de los mayores de 74 años tampoco es menor: son 8.500. La pirámide de edad de los automovilistas se invierte.

Las limitaciones hacen referencia a varios aspectos de la circulación, físicos o técnicos,



Un octogenario, al volante de su automóvil. // Brais Lorenzo

CLAVES DESTACADAS

- Más conductores mayores, más límites**
★ Más de 63.000 conductores tienen alguna restricción en su permiso, un tercio del total. A finales de 2017, los mayores de 65 años eran más de 22.300.
- La mortalidad se ceba con la tercera edad**
★ El pasado año, en la provincia, hubo 12 víctimas mortales mayores en siniestros en la provincia, cuatro veces más que en el 2017.
- Sensibilización, control, reciclaje... Los remedios**
★ Además de controles habituales, la DGT imparte charlas de sensibilización. Las autoescuelas recomiendan cursos de reciclaje.



PAULA YUBERO
JEFA PROVINCIAL TRÁFICO

“Hay que tener muy en cuenta la senectud; cambiará la movilidad”



ALBERTO BUGALLO
ASOC. PROVINCIAL AUTOESCUELAS

“Debe darse formación en seguridad vial hasta que se deja de conducir”

“Algunos vienen al psicotécnico por si suena la campana”

Lidia Moreiras es la directora y facultativa del Psicotécnico Príncipe y relata que en su nómina de clientes, ya son más los que superan los septuagenarios que los menos experimentados. “Hoy tuvimos cuatro personas por la mañana, dos fueron mayores de 70, y la media, en un día habitual, es incluso más”, comenta. En su centro, suelen por restricciones, previa

solicitud de informes médicos, y se conjuran contra el tópico de los psicotécnicos como coladeros: “Antes eran más laxos, pero había menos gente mayor que conducía”, dice. En su consulta, ocurre de todo: desde clientes que dan un paso atrás sin rechistar a los que van “sabiendo que lo más posible es que no se lo renovemos, por si suena la campana”.

se especifican mediante un código (armonizado con los estándares europeos en 2017) en el dorso de los carnés. Así es que, por ejemplo, el indicativo 0106 puede señalar la obligación de llevar gafas o lentes de contacto, y el 4201 y 4204 para contar

con retrovisores externos y el interior panorámico. Pero hay más, hasta frisar la treintena. Los psicotécnicos pueden restringir a 30 km/h la velocidad máxima (0504), vetar la conducción nocturna (0061), portar prótesis auditiva en uno o dos oídos

(0201 y 0202) e incluso limitar la movilidad a un radio determinado de km respecto al lugar de residencia, o ciudad en cuestión (0062). Si la ausencia de aptitudes va más allá, la DGT, a través de los subsectores y Jefaturas provinciales, puede retirar un carné.

Fruto de la senectud en la carretera, la DGT viene advirtiendo desde hace años de los cambios que vienen, con un 35% de la población española que será mayor de 65 años en 2030, cuyas huellas ya son visibles. Según el balance de accidentes de 2018, en la provincia de Pontevedra hubo 12 víctimas mortales de tercera edad, frente a 3 en 2017, 7 en 2016 y 6 en 2015. “Se trata de un elemento muy a tener en cuenta, innegablemente está modificando y modificará la forma de movilidad”, vaticina Paula Yubero, jefa provincial de Tráfico. Yubero defiende que en los últimos tiempos “se han incrementado” los controles a todos los grupos de edad, “especialmente en vías convencionales, donde se produce un mayor número de accidentes”. En la Estrategia nacional de Seguridad Vial 2021-2030 el envejecimiento será una de las principales líneas de actuación.

Ante un desafío así, las restricciones no son la única baza a blandir. La responsable de la DGT en Pontevedra habla de la educación vial “como herramienta imprescindible”, también para “informar de las limitaciones” y realizar concienciación, vía charlas y campañas. “Cada persona debe ser crítica consigo misma y conocer sus límites”, zanja.

En el gremio de las autoescuelas, el presidente de la asociación provincial, Alberto Bugallo, percibe que los mayores no entienden e “incluso se asustan” con la tecnología de los nuevos vehículos –pese a que hay 19.500 coches –motos con casi 30 años en la ciudad– y recomienda, en línea con las directrices de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), “cursos de reciclaje” para refrescar conocimientos. “La formación en seguridad vial desde la escuela hasta que se deja de conducir; la administración debería preocuparse un poco por ello”. En Vigo se certificaron 4.600 en 2018. Este año se espera un repunte.

La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses con restricciones en su carné

La avanzada edad eleva a 63.000 los conductores que tienen limitado su permiso ▶ Los periodos más cortos en las renovaciones y la velocidad acotada, entre las más comunes

MARIO NESPEREIRA ■ Vigo

La carretera se parece a un espejo para quienes la transitan: es difícil ocultarle la edad. Frente a ella no existen las arrugas, es cierto, pero en cambio se muestra inmisericorde con la pérdida de reflejos, la fragilidad y la descoordinación. El fenómeno del envejecimiento al volante encierra además una paradoja. Es una realidad transversal –lo mismo se manifiesta en la escala local que en la europea– que requiere una respuesta individual. “Es preciso analizar cada caso concreto”, previenen en la DGT. Y desde hace años, así se hace. Cada vez son más los conductores que circulan con algún tipo de restricción en su permiso, ya sea un límite de velocidad o la obligación de renovar el carnet cada uno, dos o tres años, por citar algunas de las comunes. En Vigo esto le ocurre a 63.756 personas, un 35% de los 179.761 que figuran en el censo, según los últimos datos facilitados por la Jefatura provincial de Tráfico, mientras que en la provincia son 184.366 los que tienen algún “veto” entre el total de 604.617.

Las cifras remiten directamente al segmento de los mayores de 65 años, edad a partir de la cual “comienza a aumentar el porcentaje” de restricciones. Si se toma como referencia el último censo disponible en la web de la DGT –con cifras de diciembre de 2017– en el municipio vigués hay más de 22.300 conductores en edad de jubilación: más de la mitad (12.500) tienen edades comprendidas entre los 65 y los 69 años, pero el guarismo de los mayores de 74 años tampoco es menor: son 8.500. La pirámide de edad de los automovilistas se invierte.

Las limitaciones hacen referencia a varios aspectos de la circulación, físicos o técnicos, y



Un octogenario, al volante de su automóvil. // Brais Lorenzo

CLAVES DESTACADAS

- Más conductores mayores, más límites**
★ Más de 63.000 conductores tienen alguna restricción en su permiso, un tercio del total. A finales de 2017, los mayores de 65 años eran más de 22.300.
- La mortalidad se ceba con la tercera edad**
★ El pasado año, en la provincia, hubo 12 víctimas mortales mayores en siniestros en la provincia, cuatro veces más que en el 2017.
- Sensibilización, control, reciclaje... Los remedios**
★ Además de controles habituales, la DGT imparte charlas de sensibilización. Las autoescuelas recomiendan cursos de reciclaje.



PAULA YUBERO
JEFA PROVINCIAL TRÁFICO

“Hay que tener muy en cuenta la senectud; cambiará la movilidad”



ALBERTO BUGALLO
ASOC. PROVINCIAL AUTOESCUELAS

“Debe darse formación en seguridad vial hasta que se deja de conducir”

“Algunos vienen al psicotécnico por si suena la campana”

Lidia Moreiras es la directora y facultativa del Psicotécnico Príncipe y relata que en su nómina de clientes, ya son más los que superan los septuagenarios que los menos experimentados. “Hoy tuvimos cuatro personas por la mañana, dos fueron mayores de 70, y la media, en un día habitual, es incluso más”, comenta. En su centro, suelen por restricciones, previa

se especifican mediante un código (armonizado con los estándares europeos en 2017) en el dorso de los carnés. Así es que, por ejemplo, el indicativo 0106 puede señalar la obligación de llevar gafas o lentes de contacto, y el 4201 y 4204 para contar

solicitud de informes médicos, y se conjuran contra el tópico de los psicotécnicos como coladeros: “Antes eran más laxos, pero había menos gente mayor que conducía”, dice. En su consulta, ocurre de todo: desde clientes que dan un paso atrás sin rechistar a los que van “sabiendo que lo más posible es que no se lo renovemos, por si suena la campana”.

con retrovisores externos y el interior panorámico. Pero hay más, hasta frisar la treintena. Los psicotécnicos pueden restringir a 30 km/h la velocidad máxima (0504), vetar la conducción nocturna (0061), portar prótesis auditiva en uno o dos oídos

(0201 y 0202) e incluso limitar la movilidad a un radio determinado de km respecto al lugar de residencia, o ciudad en cuestión (0062). Si la ausencia de aptitudes va más allá, la DGT, a través de los subsectores y Jefaturas provinciales, puede retirar un carné.

Fruto de la senectud en la carretera, la DGT viene advirtiendo desde hace años de los cambios que vienen, con un 35% de la población española que será mayor de 65 años en 2030, cuyas huellas ya son visibles. Según el balance de accidentes de 2018, en la provincia de Pontevedra hubo 12 víctimas mortales de tercera edad, frente a 3 en 2017, 7 en 2016 y 6 en 2015. “Se trata de un elemento muy a tener en cuenta, innegablemente está modificando y modificará la forma de movilidad”, vaticina Paula Yubero, jefa provincial de Tráfico. Yubero defiende que en los últimos tiempos “se han incrementado” los controles a todos los grupos de edad, “especialmente en vías convencionales, donde se produce un mayor número de accidentes”. En la Estrategia nacional de Seguridad Vial 2021-2030 el envejecimiento será una de las principales líneas de actuación.

Ante un desafío así, las restricciones no son la única baza a blandir. La responsable de la DGT en Pontevedra habla de la educación vial “como herramienta imprescindible”, también para “informar de las limitaciones” y realizar concienciación, vía charlas y campañas. “Cada persona debe ser crítica consigo misma y conocer sus límites”, zanja.

En el gremio de las autoescuelas, el presidente de la asociación provincial, Alberto Bugallo, percibe que los mayores no entienden e “incluso se asustan” con la tecnología de los nuevos vehículos –pese a que hay 19.500 coches y motos con casi 30 años en la ciudad– y recomienda, en línea con las directrices de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), “cursos de reciclaje” para refrescar conocimientos. “La formación en seguridad vial desde la escuela hasta que se deja de conducir; la administración debería preocuparse un poco por ello”. En Vigo se certificaron 4.600 en 2018. Este año se espera un repunte.

El envejecimiento en la carretera, un desafío para la seguridad vial

La vejez deja huella al volante: uno de cada tres vigueses ya circula con restricciones en su carné

La avanzada edad eleva a 63.000 los conductores que tienen limitado su permiso ▶ Los periodos más cortos en las renovaciones y la velocidad acotada, entre las más comunes ▶ “Cada uno debe conocer sus límites”, aconseja la DGT

MARIO NESPEREIRA

La carretera se parece a un espejo para quienes la transitan: es difícil ocultarle la edad. Frente a ella no existen las arrugas, es cierto, pero en cambio se muestra inmisericorde con la pérdida de reflejos, la fragilidad y la descoordinación. El fenómeno del envejecimiento al volante encierra además una paradoja. Es una realidad transversal –lo mismo se manifiesta en la escala local que en la europea– que requiere una respuesta individual. “Es preciso analizar cada caso concreto”, previenen en la DGT. Y desde hace años, así se hace. Cada vez son más los conductores que circulan con algún tipo de restricción en su permiso, ya sea un límite de velocidad o la obligación de renovar el carnet cada uno, dos o tres años, por citar algunas de las comunes. En Vigo esto le ocurre a 63.756 personas, un 35% de los 179.761 que figuran en el censo, según los últimos datos facilitados por la jefatura provincial de Tráfico, mientras que en la provincia son 184.366 los que tienen algún “veto” entre el total de 604.617.

Las cifras remiten directamente al segmento de los mayores de 65 años, edad a partir de la cual “comienza a aumentar el porcentaje” de restricciones. Si se toma como referencia el último censo disponible en la web de la DGT –con cifras de diciembre de 2017– en el municipio vigués hay más de 22.300 conductores en edad de jubilación: más de la mitad (12.500) tienen edades comprendidas entre los 65 y los 69 años, pero el guarismo de los mayores de 74 años tampoco es menor: son 8.500. La pirámide de edad de los automovilistas se invierte.

Las limitaciones hacen referencia a varios aspectos de la circulación, físicos o técnicos, y se especifican mediante un código (armonizado con los estándares europeos en 2017) en el dorso de los carnés. Así es que, por ejemplo, el indicativo 0106 puede se-



Un octogenario, al volante de su automóvil. // Brais Lorenzo

CLAVES DESTACADAS

- Más conductores mayores, más límites**
★ Más de 63.000 conductores tienen alguna restricción en su permiso, un tercio del total. A finales de 2017, los mayores de 65 años eran más de 22.300.
- La mortalidad se ceba con la tercera edad**
★ El pasado año, en la provincia, hubo 12 víctimas mortales mayores en siniestros en la provincia, cuatro veces más que en el 2017.
- Sensibilización, control, reciclaje... Los remedios**
★ Además de controles habituales, la DGT imparte charlas de sensibilización. Las autoescuelas recomiendan cursos de reciclaje.



PAULA YUBERO
JEFA PROVINCIAL TRÁFICO

“Hay que tener muy en cuenta la senectud; cambiará la movilidad”



ALBERTO BUGALLO
ASOC. PROVINCIAL AUTOESCUELAS

“Debe darse formación en seguridad vial hasta que se deja de conducir”

“Algunos vienen al psicotécnico por si suena la campana”

Lidia Moreiras es la directora y facultativa del Psicotécnico Príncipe y relata que en su nómina de clientes, ya son más los que superan los septuagenarios que los menos experimentados. “Hoy tuvimos cuatro personas por la mañana, dos fueron mayores de 70, y la media, en un día habitual, es incluso más”, comenta. En su centro, suelen por restricciones, previa

solicitud de informes médicos, y se conjuran contra el tópico de los psicotécnicos como coladeros: “Antes eran más laxos, pero había menos gente mayor que conducía”, dice. En su consulta, ocurre de todo: desde clientes que dan un paso atrás sin rechistar a los que van “sabiendo que lo más posible es que no se lo renovemos, por si suena la campana”.

ñar la obligación de llevar gafas o lentes de contacto, y el 4201 y 4204 para contar con retrovisores externos y el interior panorámico. Pero hay más, hasta frisar la treintena. Los psicotécnicos pueden restringir a 30 km/h la velocidad máxima (0504), vetar la conducción nocturna

(0061), portar prótesis auditiva en uno o dos oídos (0201 y 0202) e incluso limitar la movilidad a un radio determinado de km respecto al lugar de residencia, o ciudad en cuestión (0062). Si la ausencia de aptitudes va más allá, la DGT, a través de los subsectores y Jefaturas provinciales,

puede retirar un carné. Fruto de la senectud en la carretera, la DGT viene advirtiendo desde hace años de los cambios que vienen, con un 35% de la población española que será mayor de 65 años en 2030, cuyas huellas ya son visibles. Según el balance de accidentes de 2018, en la provincia de Pontevedra hubo 12 víctimas mortales de tercera edad, frente a 3 en 2017, 7 en 2016 y 6 en 2015. “Se trata de un elemento muy a tener en cuenta, innegablemente está modificando y modificará la forma de movilidad”, vaticina Paula Yubero, jefa provincial de Tráfico. Yubero defiende que en los últimos tiempos “se han incrementado” los controles a todos los grupos de edad, “especialmente en vías convencionales, donde se produce un mayor número de accidentes”. En la Estrategia nacional de Seguridad Vial 2021-2030 el envejecimiento será una de las principales líneas de actuación.

Ante un desafío así, las restricciones no son la única baza a blandir. La responsable de la DGT en Pontevedra habla de la educación vial “como herramienta imprescindible”, también para “informar de las limitaciones” y realizar concienciación, vía charlas y campañas. “Cada persona debe ser crítica consigo misma y conocer sus límites”, zanja.

En el gremio de las autoescuelas, el presidente de la asociación provincial, Alberto Bugallo, percibe que los mayores no entienden e “incluso se asustan” con la tecnología de los nuevos vehículos –pese a que hay 19.500 coches y motos con casi 30 años en la ciudad– y recomienda, en línea con las directrices de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), “cursos de reciclaje” para refrescar conocimientos. “La formación en seguridad vial desde la escuela hasta que se deja de conducir; la administración debería preocuparse un poco por ello”. En Vigo se certificaron 4.600 en 2018. Este año se espera un repunte.

Pedro Sánchez renuncia a bajar la velocidad urbana a 30km/h y regular los patinetes

original



El Gobierno de Pedro Sánchez tiene ya asumido que no podrá bajar el límite de velocidad de 50 a 30 km/h en las calles de un único carril o de un carril por sentido de circulación, que son la mayoría en las ciudades españolas, ni tampoco regular los patinetes ni obligar a los futuros conductores a ir ocho horas a clase en la autoescuela, por falta de tiempo debido al adelanto de las elecciones generales al próximo 28 de abril.

Una de las novedades en las que venía trabajando la Dirección General de Tráfico (DGT) en los últimos meses es un real decreto sobre medidas urbanas que actualmente se encuentra en una fase de consulta a órganos como el Consejo de Estado, entre otros.

Sin embargo, fuentes de la DGT indicaron a Servimedia que, a pesar de que ese real decreto está «listo», el anticipo de los comicios generales al 28 de abril impide que concluya la recepción del veredicto de los órganos consultivos.

El real decreto, que supondría modificar el Reglamento General de Circulación, fija tres límites genéricos de velocidad en las vías urbanas (actualmente hay uno y es de 50 km/h): 20 km/h para las calles de plataforma única de calzada y acera, 30 km/h para las de un único carril por sentido de circulación y 50 km/h para las de dos o más carriles por sentido (en este último caso, 40 km/h para los vehículos con mercancías peligrosas) y para las travesías. Los carriles bus o reservados para taxis u otros usuarios no cuentan en estas limitaciones genéricas.

No obstante, el real decreto recalca que los ayuntamientos puedan rebajar esos límites genéricos y subir el de 30 a 50 km/h, para lo cual deben instalar la señalización correspondiente en el plazo máximo de seis meses tras la entrada en vigor del real decreto.

Tráfico recibió meses atrás cartas de los ayuntamientos de Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia y Zaragoza pidiendo bajar el límite a 30 km/h en las calles de sentido único o un carril por sentido, y que muchos de ellos han puesto en marcha esa medida.

El real decreto supondría que incumplir los nuevos límites será considerado como infracción grave o muy grave e implicará una sanción de una multa de 100 a 600 euros y la pérdida de hasta seis puntos en el carné, según la velocidad.

Lo más significativo es que los conductores pierden ahora puntos al circular a partir de 71 km/h en las calles de un único carril o de un carril por sentido, ya que el límite actual es de 50 km/h, pero con el real decreto lo harían ya con 51 km/h.

Así, circular por una calle con un carril por sentido supondría perder dos puntos si se va a entre 51 y 60 km/h, cuatro si se hace entre 61 y 70 km/h, y seis a partir de 71 km/h.

Por otro lado, el real decreto también propone cambiar el Reglamento General de Vehículos para regular los vehículos de movilidad personal (entre ellos los patinetes) con el fin de que no puedan ir por las carreteras ni por las aceras, su límite máximo sea de 25 km/h y necesiten de un certificado de circulación específico.

Fuentes de la **DGT indicaron a Servimedia que tampoco llegará al Consejo de Ministros antes de las elecciones generales una reforma puntual del Reglamento General de Conductores** para que las personas que quieran obtener cualquier permiso de conducir tengan que estar obligadas a recibir ocho horas presenciales de formación en la autoescuela, algo que Tráfico quería impulsar para evitar que los futuros conductores se saquen el carné haciendo test en casa o mediante cursos 'online'.

Pedro Sánchez renuncia a bajar la velocidad urbana a 30km/h y regular los patinetes
<https://t.co/KMOLcDyLH>

— Tenerife Week (@tenerifeweek) 10 de abril de 2019

El berenjenal normativo en el que se mueven patinetes y bicis

Pedro del Rosal • original

La circulación en patinete por Sevilla, en la imagen, está sometida a una nueva regulación.

En solo unos años, los vehículos compartidos se han convertido en un elemento más del paisaje de las grandes ciudades. La velocidad con la que han florecido las empresas de alquiler de coches, motocicletas, bicis y, más recientemente, patinetes eléctricos, pone de manifiesto el suculento nicho de negocio que es la movilidad urbana. Sin embargo, y como es habitual, mientras la economía avanza (cada vez más) a ritmo digital, el derecho lo hace en analógico.

El nuevo rosario de transportes plantea dos grandes retos desde el punto de vista jurídico. El primero, que afecta principalmente a patinetes y, en menor medida, a las bicicletas, es definir sus reglas de uso y circulación: quién puede utilizarlos, por qué vías, en qué condiciones, etcétera. Obviamente, para los coches y motos ya están claras.

En la actualidad no existe una norma estatal que sienta unas bases comunes. El primer acercamiento a la materia fue una Instrucción aprobada en 2016 por la Dirección General de Tráfico (DGT), en la que se establecía que los “vehículos de movilidad personal” (VMP) no son equiparables ni a los peatones ni a los vehículos a motor, y se recomendaba a los ayuntamientos abordar su regulación.

A partir de esa Instrucción, algunas ciudades han aprobado o modificado sus ordenanzas municipales articulando el uso de los VMP. La más exhaustiva es la de Madrid, vigente desde finales del año pasado. Con menos detalle y más restrictiva, Barcelona también reformó su normativa en 2017. San Sebastián, Valencia o, hace unos días, Sevilla son otras de las que han tratado de introducir algo de orden.

Tras la petición de varios consistorios, Pere Navarro, director general de la DGT, ha anunciado que el organismo alumbrará una regulación que homogeneice el panorama. De momento, solo ha trascendido que impondrá a bicis y patinetes una velocidad máxima de 25 km/h y prohibirá que puedan aparcarse en las aceras.

Pero, mientras tanto, ¿qué pasa en donde no exista normativa? En estas ciudades, en caso de accidente, las reclamaciones por daños presentan un mayor grado de incertidumbre; una cuestión no menor a la vista del creciente número de litigios por incidentes con los VMP. Así se puso de manifiesto en un caso juzgado en Vitoria en 2017, tras el atropello de una mujer mientras cruzaba en patinete un paso de cebra. En primera instancia, el juez la responsabilizó del accidente por abalanzarse sobre la calzada a alta velocidad (unos 12 km/h), por lo que denegó la indemnización solicitada de 23.000 euros. La Audiencia Provincial de Álava, sin embargo, rechazó que pudiera culpársele con tanta severidad de mal uso del patinete. “No ha infringido norma alguna” porque “no existe ordenanza”, subrayó la sala, que finalmente le reconoció una reparación de 5.200 euros a cargo de la aseguradora del conductor. El consistorio vitoriano trabaja ya en su propia regulación.

Al margen de en los casos de accidente, y a la espera de conocer el nivel de detalle al que descienda la DGT, la actual atomización normativa plantea otros problemas. Algunos de coherencia, como es el hecho de que en Madrid la edad mínima para usar patinete sea de 15 años y en Barcelona 16. Por otro lado, regulaciones diferentes abonan su incumplimiento, aunque sea por desconocimiento de viajeros y turistas. En este sentido, un estudio de la Fundación Mapfre revela que cuatro de diez usuarios de patinete piensan (erróneamente) que pueden circular con él por donde quieran. Y, finalmente, la dispersión se presenta como una dificultad a la actividad económica: las empresas tienen que afrontar el coste de adaptarse a cada ciudad, la misma aplicación puede no servir en distintas poblaciones...

Autorizaciones

El segundo gran reto legal que surge en torno a los vehículos compartidos es la definición del

título jurídico que habilita a las empresas a instalarse en una ciudad y emplear el dominio público (las calles) para sus propios fines económicos. Una decisión que, de nuevo, queda en manos de cada ayuntamiento. La opción más extendida, explica Juan Carlos Herranz, socio de Cuatrecasas, ha sido la de la autorización administrativa. En aquellas ciudades en las que aún no exista regulación, el letrado recomienda a las empresas esperar a que esta se apruebe. “Es la única manera de tener la seguridad de que autoricen a la compañía instalar sus vehículos en las calles”, asevera.

Por su parte, Alberto Dorrego, socio de Eversheds Sutherland, señala que esta vertiente legal es “mucho más relevante a medio y largo plazo que los problemas de circulación”, y ve necesario abordarla por una ley que aporte, también, cierta uniformidad. ¿Por qué? Según explica, es discutible que las ordenanzas municipales sean una norma de rango suficiente para limitar una actividad económica y alguna de ellas podría ser objeto de anulación si una empresa (por ejemplo, una a quien le denieguen la autorización) la impugnara. Además, dada la importancia que estos nuevos actores tienen en la movilidad del futuro (los vehículos eléctricos jugarán un papel clave para reducir la contaminación urbana), el letrado apuesta por avanzar hacia un sistema de concesiones, como el de los autobuses de línea, que permita a los poderes públicos acercar su funcionamiento a un auténtico servicio público, garantizando la calidad del servicio, la cobertura en toda la ciudad y, todo ello, a unos precios razonables. Unas exigencias que el modelo de autorizaciones no permite asegurar con tanta fiabilidad.

Una de las materias que deberán resolver los tribunales es el grado de responsabilidad de las empresas propietarias de los vehículos compartidos cuando exista una mala utilización por parte de sus usuarios. De momento, la única sentencia conocida es la dictada por la Audiencia Provincial de Valencia el año pasado, que condenó a la empresa municipal de bicicletas Valenbici a responder solidariamente de la indemnización de una mujer ciega atropellada por un ciclista que circulaba indebidamente por la acera. Según la sentencia, la compañía, al prestar un servicio público “sustentado en una concesión administrativa” es responsable de velar y vigilar por su buena utilización. Una interpretación un tanto expansiva que habrá que ver si es sustentada por otros tribunales y, también, si se aplica cuando el servicio no se preste en modo de concesión.

¿Todos con cinturón de seguridad?

Redacción • original

Sagrario Ortega.

Madrid, 4 nov (EFE).- El año pasado el 23 por ciento de los fallecidos en vías interurbanas que viajaban en turismo o furgoneta no llevaba puesto el cinturón de seguridad, un elemento obligatorio en España con algunas excepciones a las que habría que darles una vuelta, según los expertos.

Porque, ¿Debería estar exento un profesor de autoescuela?. ¿Dar marcha atrás o estacionar necesita tanta movilidad como para tener que desabrocharse el cinturón?. ¿Y el repartidor de mercancías?.

Son tres de las siete excepciones que la legislación española tiene previstas. ¿Están hoy en día justificadas?. La pregunta está sobre la mesa de debate de los expertos en seguridad vial y, seguramente, la conclusión será que alguna de ellas tendrá que revisarse e, incluso, eliminarse.

De momento, Tráfico ha hecho un estudio comparativo, al que ha tenido acceso Efe, entre las normativas de los distintos países europeos para contrastar las diferentes exenciones al uso obligatorio del cinturón.

ESPAÑA, POR DEBAJO DE LA MEDIA

España, según los resultados de este análisis, está por debajo de la media europea, que es de 8 excepciones, y muy por debajo de las 13 de Polonia o las 10 de Alemania.

Francia tiene reguladas 6; Reino Unido, 7, e Italia, 9. Mientras, en el extremo opuesto se encuentran Suecia, con 3, y Países Bajos, con 2, si bien en este último caso puede decirse que no tiene ninguna porque ese par de exenciones se refieren a personas con discapacidad y autobuses autorizados a llevar pasajeros de pie.

Mientras, Chipre y Letonia son los únicos estados de la Unión Europea que no han establecido exenciones de uso de cinturón, en tanto que Croacia solo exime su utilización en caso de motivos médicos.

Además de las tres excepciones mencionadas, la normativa española no obliga a abrocharse el cinturón a las personas que aporten un certificado medico por razones de salud graves o discapacitadas.

Ya solo en vías urbanas, están exentos los taxistas, los conductores de ambulancia y los pasajeros que viajen de pie en un autobús autorizado para ello o en el caso de que este vehículo no esté dotado con ese elemento de seguridad.

ES MEJOR "ABROCHARSE" A LA VIDA

El balance de siniestralidad vial de 2018 arroja cifras que llaman la atención, porque a pesar de las sucesivas campañas de control y de concienciación, todavía hay muchos usuarios que circulan por autovías, autopistas, carreteras convencionales y vías urbanas sin el cinturón abrochado.

Así, el año pasado 165 víctimas mortales no hacía uso de ese elemento, es decir, el 23 por ciento de los 727 fallecidos en vías interurbanas ocupantes de turismos y furgonetas. Además, en las vías urbanas 20 de los 76 muertos en accidentes con estos dos tipos de vehículos no lo llevaban puesto.

Tampoco se lo abrocharon 229 personas (el 10 por ciento del total) que tuvieron que ser hospitalizadas tras el siniestro sufrido en vías interurbanas, ni 106 lesionados en accidentes en las urbanas (el 19 por ciento).

Fue en 1974 cuando se reguló por primera vez en España la obligatoriedad del cinturón, pero el Código de Circulación de ese momento la contempló solo para carretera y únicamente para el conductor y el pasajero delantero.

La norma sufrió distintas modificaciones hasta su redacción actual.

CINTURÓN PARA TODOS (O CASI TODOS)

En el estudio comparativo con los otros países de la UE se concluye que las exenciones más generalizadas son las que permiten que no lo utilicen conductores o pasajeros con certificado médico y las que eximen a bomberos, ambulancias, policías y fuerzas armadas.

No existe una regulación homogénea, en cualquier caso. Algunos expertos consultados por Efe creen que no estaría de más una normativa europea común en esta materia.

Tráfico observa que la exención para la marcha atrás o el estacionamiento está más extendida de lo que se podría prever. Once países la tienen regulada.

Siete países -España, Bulgaria, Eslovaquia, Irlanda, Italia, Malta y Polonia- eximen del uso a los profesores de autoescuela. Sin embargo, en los países líderes en seguridad vial -Reino Unido, Suecia, Países Bajos y Alemania- es obligatorio para este colectivo.

También constata el estudio algunas exenciones muy particulares y llamativas. Así, en Grecia están exentos los vehículos de servicio de restauración; en Italia, los de recogida de basuras; en Liechtenstein, los que no circulen a más de 25 km/h; en Noruega, la excepción se extiende a aparcamientos y zonas privadas; y en Estonia a situaciones de firme helado.

El debate se ha abierto en España y, casi con toda probabilidad, tres excepciones se situarán en el punto de mira: profesores de autoescuela, maniobras de marcha atrás o de estacionamiento, y repartidores de mercancías. EFE



La DGT avisa a los conductores que tendrán que cambiar su carnet para poder conducir en España

original



Carnet de conducir de la DGT / EFE

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha ampliado hasta el 31 de enero de 2020 el plazo para que los **ciudadanos británicos que quieran circular por España con su vehículo puedan canjear su permiso** de conducir por uno español.

Según recuerda la DGT, si tiene lugar el «brexit» el permiso del Reino Unido no será válido para circular en España.

Por ello, la DGT ha puesto en marcha un protocolo para que se pueda realizar la homologación de **permisos extranjeros** (canje, sustitución y renovación) en las mismas condiciones previas al «brexit» siempre que la solicitud se presente antes del 31 de enero del año próximo, fecha hasta la que la Unión Europea ha prorrogado la salida del Reino Unido.

La DGT recuerda que cuando el Reino Unido deje de pertenecer a la Unión Europea, **todos los acuerdos en materia de tráfico en el marco de la UE dejarán de tener validez** para los ciudadanos de ese país.

De este modo, los permisos provenientes del Reino Unido solo serán válidos para conducir en España durante los primeros nueve meses posteriores al «brexit» y siempre que estén en vigor.

Tráfico ha puesto en marcha un protocolo para no tener que esperar a la firma de un acuerdo bilateral con Reino Unido ni para tener que obtener un nuevo permiso de conducir español.

Según señala la DGT, en el momento de realizar el trámite será **retirado el permiso original y se entregará un permiso provisional**. En un plazo aproximado de un mes y medio el solicitante tendrá su permiso definitivo. Además, no hará falta acudir a ninguna Jefatura u Oficina de Tráfico, pues el permiso español se enviará por correo postal al domicilio.

Los usuarios de patinetes presentarán alegaciones para que les permitan ir por las aceras-bici

informacion.es • original

Los usuarios de patinetes presentarán alegaciones para que les permitan ir por las aceras-bici

El pleno del [Ayuntamiento de Alicante](#) aprobó el pasado jueves de manera inicial la **ordenanza municipal** reguladora de las condiciones de circulación de los patinetes eléctricos, los denominados **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** tras admitir que puedan circular también en vías de solo un carril y un sentido de circulación.

Los usuarios ya han anunciado que presentarán alegaciones para que, entre otras medidas, les permitan circular por las aceras-bici. Consideran que es básico para poder moverse por la ciudad, ya que de lo contrario "es imposible la conexión entre barrios". Los afectados se han organizado en un grupo de Facebook desde donde difunden las últimas novedades de circulación.

El acuerdo, que se adelanta a las [directrices anunciadas](#) por la **Dirección General de Tráfico (DGT)**, prosperó con 27 votos a favor y la abstención de los dos concejales de [Compromís](#), después de que se rechazaran las enmiendas planteadas en el debate.

La norma, que no entrará en vigor hasta enero o febrero de **2020** tras su **aprobación definitiva**, establece que los usuarios de los patinetes deberán tener 16 años (o menos, en el caso de disponer de permiso de conducción de ciclomotores) y portar casco, luces y elementos reflectantes. También tendrán que suscribir un seguro de responsabilidad civil para cubrir daños en caso de accidente.

Además, la ordenanza **limita su velocidad a un máximo de 30 kilómetros** hora y restringe su circulación a los carriles bici, las ciclo-vías sin que puedan circular por las aceras o los paseos peatonales. No obstante, sí ampara que puedan transitar por las calles de solo un carril y un sentido de circulación, tras la autoenmienda incorporada por la Concejalía de Movilidad.

El edil del área, **José Ramón González (PP)**, ha defendido que se trata de "una de las normas más avanzadas sobre la materia" y ha señalado que va a permitir que los patinetes puedan circular en condiciones de seguridad por el 80 % de las vías de la ciudad, al ser las que disponen de un solo carril y un sentido de circulación.

Con todo, ha admitido, en respuesta a las **críticas de la oposición**, que todavía quedaba trabajo por desarrollar para crear nuevos tramos de carriles bici.

En el debate de la ordenanza se ha rechazado las **enmiendas** formuladas por el grupo municipal de [Compromís](#), entre las que proponía que se admitiese la posibilidad de circular con patinete en aquellos tramos de la red viaria que no reúnen las condiciones reflejadas en la ordenanza. Es decir, en los puntos en los que no existe carril bici y en cuyas calzadas se disponga de más de un carril y sentido de circulación.

Según ha defendido el edil de [Compromís](#), el objetivo de la medida era favorecer que el patinete pueda ser un **sistema de transporte alternativo** al vehículo a motor sin que se creasen "islas de movilidad".

Madrid no multa por no llevar la etiqueta DGT

Redacción Auto Bild • [original](#)

A pesar de que llevar estas pegatinas es obligatorio desde abril, no se ha sancionado a nadie por ello.

Madrid no multa por no llevar la etiqueta DGT; o al menos, hasta la fecha no ha habido ninguna sanción por este motivo. Así lo sostiene un nuevo informe del que se hacen eco los compañeros de [Computer Hoy](#) que habría generado una nueva polémica con respecto a la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la capital.

No te pierdas: [Etiquetas DGT obligatorias: las 5 cosas que debes saber](#)

Como probablemente sepas (sobre todo, si vives en la capital), desde el pasado mes de abril llevar la [etiqueta de la DGT](#) es obligatorio para circular por el centro de Madrid. Por ejemplo, a partir del 1 de enero de 2022, quedará prohibido el acceso y circulación dentro de la M-30 a todos los vehículos A de los no residentes en la ciudad. Pues bien, de acuerdo a este informe parece que, aunque sea obligatoria, **Madrid no ha puesto multas a vehículos sin la pegatina de la DGT.**

Pegatinas de la DGT, ¿un negocio oculto?

El problema de esta información radicaría en el **negocio que se ha creado alrededor de las pegatinas de la DGT.** Cada una de estas etiquetas tiene un precio de entre 5 y 10 euros, pero, tal y como denuncian desde [Automovilistas Europeos Asociados \(AEA\)](#), se habría generado un negocio de 70 millones de euros basado en estimación de contaminación de los vehículos.

Según la asociación, Tráfico no tendría competencias para clasificar técnicamente los vehículos, algo que actualmente se hace por el año y el tipo de combustible utilizado en el vehículo, por lo que habría **miles de pegatinas que estarían mal puestas en los vehículos.**

Otras irregularidades que afectarían a las pegatinas de la DGT afectarían al precio, el cual no está regulado (de ahí que vaya de los 5 a los 10 euros), algo que choca fuertemente con el hecho de que se enviaron pegatinas gratuitas a 4.500.000 automovilistas, discriminando a otros 14.000.000.

Desde AEA afirman que miles de vehículos están mal clasificados y que **ni los agentes de movilidad ni la propia DGT han puesto una sola multa por no llevar la pegatina en Madrid.** Queda por ver ahora si desde el Ayuntamiento responden a este informe,

<https://www.autobild.es/noticias/madrid-no-multa-no-llevar-etiqueta-dgt-522737>

