

• Revista de Prensa •
Del 16/12/2019 al 17/12/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	17/12/2019	El Mundo Soria, 8	La instrucción de la DGT será la base de la ordenanza de patinetes	Escrita
2	17/12/2019	El Confidencial	Coches autónomos, 5G y tráfico fluido: así serán las carreteras del futuro	Digital
3	17/12/2019	El Espanol	Las autoescuelas digitales intentan convencer a la DGT para que no imponga las clases presenciales	Digital
4	16/12/2019	La Vanguardia	Sector de la discapacidad pide que se prohíba aparcar patinetes en las aceras	Digital
5	16/12/2019	El Confidencial	Qué son los radares 'anti-frenazo', la nueva forma de cazar las trampas en el coche	Digital
6	16/12/2019	Las Provincias	La DGT descarta cambiar el carné por puntos	Digital

La instrucción de la DGT será la base de la ordenanza de patinetes

Tendrán que someterse a controles de drogas o alcohol y no están permitidos los auriculares

JOSÉ SOSA SORIA

El Ayuntamiento de Soria tiene previsto presentar en cuestión de semanas la nueva normativa sobre el uso de patinetes y otros vehículos de movilidad personal. Las reglas estarán vinculadas a la ordenanza de movilidad y, según explicó la concejala Ana Alegre, la base de la normativa se tomará de la reciente instrucción publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT) al respecto de este tipo de vehículos. En ese escrito se definen las características de los nuevos vehículos de movilidad personal y las sanciones en las que incurrirán sus usuarios con cuestiones como el consumo de alcohol, el uso del móvil o la utilización de auriculares.

Desde hace varios meses el Ayuntamiento de Soria manifestó su intención de regular el uso de este tipo de vehículos. En ese marco, se han mantenido reuniones informativas con usuarios y la Policía Local. «La idea era modificar la ordenanza, pero estábamos a la espera de la instrucción de la DGT, sabíamos que iban a sacar este documento y ahora la labor será recoger lo que expone», explicó la concejala Ana Alegre.

El documento de la DGT «será la base» de la nueva normativa municipal. En este sentido la edil indicó que el documento de Tráfico recoge las «cuestiones mínimas» que hay que tener en cuenta de cara a regular la circulación de patinetes. «Se trata de un vehículo especial y hay que cumplir las normas», remarcó.



El uso de auriculares estará prohibido. LUIS ÁNGEL TEJEDOR

Desde el Ayuntamiento se pondrá un énfasis especial en la «educación» para fomentar la convivencia entre los usuarios de patinetes, los peatones y el tráfico rodados. La idea es poder tener preparada la nueva normativa entre los meses de enero y febrero. Alegre apuesta por volver a mantener encuentros con los usuarios de este tipo de vehículos. «Ahora mismo el uso de este medio de

transporte está empezando, pero va a ser clave en el futuro y en Soria será muy utilizado», aventuró.

La instrucción de la DGT adelanta la definición prevista para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la modificación en trámite del Reglamento General de Vehículos «con el objetivo de contribuir a la transparencia y a la competencia de los operadores afectados, empezando por los propios usua-

rios actuales y futuros». «Un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h», según explicó la DGT. Otras cuestiones a tener en cuenta es que «los artilugios que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tienen la consideración de juguetes»

y que «a los VMP no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio. Por tanto, no se restarán puntos al conductor cuando esté claro que el tipo de vehículo que conduce es un VMP».

Entre las sanciones previstas, hay que tener en cuenta algunos supuestos. Por ejemplo «Los usuarios de vehículos de movilidad personal tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas, siendo sancionados, con la misma cuantía económica que si condujeran otro vehículo, en caso de sobrepasar las tasas de alcohol (500 o 1.000 euros en función de la

La DGT da margen a los municipios para regular aspectos como el uso del casco

El Ayuntamiento confía en que la normativa esté lista en un par de meses

tasa) o en caso de que haya presencia de drogas en el organismo del conductor (1.000 euros)». Asimismo, al tratarse de conductores de vehículos, «tienen prohibido conducir haciendo uso manual del teléfono móvil o de cualquier otro sistema de comunicación. La sanción sería de 200 euros» y «también tienen prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido (200 euros)». Estará prohibido circular por zonas peatonales o aceras, salvo en las circunstancias que contemplen las ordenanzas municipales y el uso del caso también queda en manos de los municipios.

■ ÚLTIMA HORA

■ ESPAÑA

■ OPINIÓN

■ COTIZALIA

■ EUROPA

■ MUNDO

■ CULTURA

■ DEPORTES

■ COMUNICACIÓN

■ TEKNAUTAS

■ TELEVISIÓN

■ ACV

■ SOCIEDAD

■ DECOMPRAS

■ DESCUENTOS

■ VIRALES

■ MULTIMEDIA

■ VANITATIS

■ ALIMENTE

■ EC LABORATORIO

MÓVILES EMPRENDEDORES APPS INTERNET BLOGS

MESA REDONDA EL CONFIDENCIAL-ABERTIS

Autónomos, 5G y tráfico fluido: así serán las carreteras del futuro

El vehículo autónomo revolucionará la movilidad junto con las infraestructuras. Con la tecnología, aumentarán la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad vial



J.C.

TAGS

INNOVACIÓN – DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) –
TECNOLOGÍA – EVENTOS EC

TIEMPO DE LECTURA 7 min

17/12/2019 05:00

En los últimos años, la disrupción ha sido clave en el ámbito del transporte. Junto con las nuevas alternativas de movilidad, la futura perspectiva del **coche conectado y autónomo** aparece como una revolución definitiva. Este cambio afecta a las propias infraestructuras,

■ **OPINIÓN**

TRIBUNA

Empezar por lo cercano: tareas para después de la cumbre del clima

AUXILIADORA HONORATO

VER MÁS OPINIÓN

que tendrán que desarrollarse con base en las opciones de conectividad que ofrece la tecnología. Así, las tradicionales señales de tráfico abren paso a nuevos elementos que incorporan componentes tecnológicos, como las redes inalámbricas y la inteligencia artificial, aspectos que perfilan las **carreteras del futuro**. Estas vías inteligentes son la senda por la que circularán los vehículos autónomos, que permitirán reducir los accidentes de tráfico de manera drástica: según la DGT, el 90% son causados por el factor humano.

Estas fueron las conclusiones más destacadas de la mesa redonda organizada por **El Confidencial** en colaboración con **Abertis**, bajo el título 'Innovación en las carreteras', donde se subrayó el papel fundamental que juegan estas vías en el marco de la seguridad vial. El encuentro contó con la participación de **Marta Martínez Cámara**, ingeniera especialista de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT; **Juan José Potti Cuervo**, presidente de la Plataforma Tecnológica Española de la Carretera y vicepresidente europeo de EAPA (Asociación Europea de Fabricantes de Mezclas Asfálticas); **Leticia López Domingo**, experta en comunicaciones vehiculares de Telefónica España; **Félix Herrera**, coordinador del grupo de trabajo 'smart cities/smart regions' del Colegio Oficial de Ingenieros de Telecomunicación y responsable del área de Ingeniería Telemática de la Universidad de La Laguna, y **Mario Lombán**, director de Relaciones Institucionales y de la División de Seguridad Vial de 3M Iberia.



Marta Martínez Cámara, ingeniera especialista de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT.

"La DGT siempre ha apostado por la tecnología, tanto para mejorar la seguridad vial como para la propia gestión del tráfico", explicó Marta Martínez Cámara. Aunque su despliegue de **sistemas inteligentes de transporte** se concentra hoy en una red de alrededor de 12.000 kilómetros, añadió que "la apuesta de futuro es cubrir todo el territorio nacional" con el apoyo de tecnologías como el 5G. En paralelo, aseveró que el organismo potenciará el desarrollo de su plataforma de movilidad conectada, **DGT 3.0**, para "generar un mayor valor de la información en la carretera y que todos los conductores accedan a ella".

TECNOLOGÍA

EL CONFIDENCIAL

1 Despidos y 55 millones a la basura: el 'rey' de los patinetes en España, en problemas



2 Un día en el laboratorio donde se crea una internet independiente de Google (y EEUU)



3 Coches autónomos, 5G y tráfico fluido: así serán las carreteras del futuro



4 Caso Arandina: por qué te pueden caer años de cárcel si difundes los audios de la víctima



5 Los ordenadores por menos de 500€ existen: cómo comprar un gran PC pagando lo justo



AHORA EN PORTADA

Interior fabricó el informe policial del Orgullo que Marlaska oculta por "seguridad"



BBVA prescinde de 1.200 agentes financieros y reduce a casi la mitad su red externa



Thyssen, Alonso, Gibernau, Merino... ¿por qué Hacienda cae ante famosos?



La UE tumba una de las vías de Luksic y los bonistas para recuperar su dinero en Popular



Innovación en los vehículos y las carreteras

A partir de 2022, la normativa de la UE establece que todos los coches deberán incorporar el sistema que limita la velocidad (asistente de velocidad inteligente) y el asistente de cambio involuntario de carril. Sin embargo, el elevado nivel de autonomía de estos vehículos requiere una **adaptación de las carreteras**. Aunque resaltó que la innovación dará una contribución clave a la **seguridad vial** y la **sostenibilidad**, Mario Lombán —desde 3M Iberia— hizo hincapié en que “estos sistemas no deberían convivir con señales de tráfico de 1980: si las infraestructuras no están adaptadas, no van a funcionar de forma eficiente”.

En la misma línea, la experta en comunicaciones vehiculares de Telefónica España, Leticia López Domingo, afirmó que “la movilidad conectada no solo requiere que los usuarios conecten sus vehículos, sino que la **propia infraestructura esté también conectada**”. López Domingo apuntó que la compañía ya realiza pilotos en algunos tramos viarios, con la instalación de sensores y cámaras que captan información y la transmiten a los coches conectados para alertarles de aspectos como las condiciones meteorológicas. Entre las tecnologías que hacen posible la asistencia inteligente, destacó el internet de las cosas y el ‘machine learning’.

Entonces, ¿cuándo funcionará a pleno rendimiento este ecosistema? “El despliegue de esta tecnología estará en marcha de aquí a una década”, planteó López Domingo. **“2030 puede ser un escenario realista** para que el coche conectado circule por carreteras inteligentes, pero será en carreteras con un carril reservado”, indicó Félix Herrera, desde el Colegio Oficial de Ingenieros de Telecomunicaciones. La convivencia entre los vehículos modernos y otros que no disponen de la tecnología necesaria obligará a que el sistema sea híbrido al principio.



Juan José Potti Cuervo, presidente de la Plataforma Tecnológica Española de la Carretera y vicepresidente europeo de EAPA.

Si las nuevas formas de movilidad contribuirán a una movilidad más eficiente y sostenible, el **estado de las infraestructuras** también es un factor clave. “La incidencia que presenta un **pavimento mal conservado**

en el consumo de combustible supone entre el 5% y el 6% más respecto a un pavimento que pueda estar en un estado adecuado”, aseguró Juan José Potti, presidente de la Plataforma Tecnológica Española de la Carretera. De este modo, las emisiones asociadas se suman a las tradicionales exigencias de seguridad y confort de las carreteras: “Cada usuario podría ahorrarse entre 20 y 30 euros de su gasto mensual en combustible si se hiciese un mantenimiento adecuado”.

¿El fin de los atascos?

Además de contribuir a la reducción de los accidentes, el vehículo autónomo está llamado a minimizar la **congestión** y la **contaminación**, dos graves problemáticas alimentadas por los más de 600 millones de coches que poblarán el mundo en 2020, según el Foro Económico Mundial. Frente a esto, las carreteras integrarán elementos para prevenir, informar y dar respuesta a ciertas condiciones, desde cambios meteorológicos hasta el volumen de tráfico e incidencias en las vías.

En este sentido, Marta Martínez Cámara recalcó que el hecho de que los vehículos tengan la capacidad de **intercambiar información y manejar datos en tiempo real** “hará posible que los conductores cuenten con información previa al inicio de su trayecto y, en última instancia, permitirá que el tráfico sea más fluido”.



Anterior



Siguiente

"La movilidad conectada no solo requiere que los usuarios conecten sus vehículos, sino que la propia infraestructura esté también conectada"

Por su parte, Félix Herrera incidió en **la concienciación y la educación** en materia vial para evitar el abuso de los desplazamientos unipersonales, entre otras cuestiones. Por lo tanto, argumentó que “hace falta un **plan estratégico** que ponga el foco en cargar los coches con más personas, segmentar los carriles y mejorar las infraestructuras”. El coordinador de ‘smart cities/smart regions’ del Colegio Oficial de Ingenieros de Telecomunicación reconoció que la tecnología es relevante, pero resaltó que el aspecto cultural es clave.

En cuanto al estado actual de las infraestructuras, Juan José Potti expresó que “la red española de carreteras no está bien conservada”. España es el segundo país de la Unión Europea en superficie territorial, solo por detrás de Francia, y tiene la **segunda red de carreteras más larga** de los Veintiocho. No obstante, Potti lamentó que “España es séptima en la producción de mezcla bituminosa [el material empleado en asfaltos y pavimentos], mientras que debería ser segunda”. Para garantizar una mejor conservación, reclamó que “la Administración debe adoptar un modelo que no sea discrecional, sino un cambio de filosofía en términos de asignación: no solo tenemos que hablar de conservación, sino también de **actualización de las carreteras**”.



Leticia López Domingo, experta en comunicaciones vehiculares de Telefónica de España.

De igual modo, la **renovación de las señales y marcas viales** resulta esencial para la transformación hacia la movilidad del futuro. “Hay tres fases a corto plazo para que el vehículo autónomo pueda leer bien la señalización vial: las marcas viales en el asfalto tienen que perdurar más en el tiempo, deben verse bien bajo la lluvia y, si esto no funcionase, las señales deberían incluir algún tipo de chip, sensor o elemento detectable que garantice que el coche lo recibe”, comentó Mario Lombán.

Esta necesidad de mejorar las instalaciones refleja las **distintas velocidades** entre el desarrollo de los vehículos y el estado de las infraestructuras. “Corremos el peligro de quedarnos atrás”, dijo Lombán. No obstante, las necesidades de **conectividad** dilatan la llegada de esta nueva movilidad. Acerca de estos requisitos, Leticia López Domingo concluyó que “el coche autónomo no será viable hasta que el 5G no esté desplegado de forma masiva”.

EL REDACTOR RECOMIENDA



Escribe un comentario...

RECUERDA LAS NORMAS DE LA COMUNIDAD

ENVIAR

2 COMENTARIOS

POR FECHA

MEJOR VALORADOS



BLOND1600
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 25.09.2014
199 COMENTARIOS

#2

2019-12-17 08:22:48 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Son los sueños de una noche de verano.

Hasta que todo ese despliegue del que hablan no llegue a una madurez tecnológica y de ejecución de infraestructuras pasarán muuuuuuuuchos años.....pero hay un tema del que nadie habla y que será el eje central de todo ese sueño, los seguros.

De quien será la responsabilidad de los accidentes?, de un programador?, de una fábrica de vehículos de movilidad?, de un fabricante de asfaltos?, de un loco dentro del vehículo?.....hasta que esto no se concrete las compañías de seguros no quieren saber nada y por lo tanto la cobertura de las responsabilidades del siniestro estarán sin asegurar.

RESPONDER



0



0



MD2007
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 14.12.2016
121 COMENTARIOS

#1

2019-12-17 06:05:48 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Traducción: Te tendrán controlado en todo momento y costará una pastizal pisar la carretera. Nos venden un futuro distópico como un gran avance.

RESPONDER



0



0

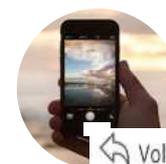


OCULTAR COMENTARIOS



■ DESCUENTOS

TOP CUPONES REBAJAS 2019



[Volver al índice](#)

Medio	El Confidencial	Fecha	17/12/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	1 321 760	V. CPM	109 EUR (123 USD)
Pág. vistas	4 493 984	V. Publicitario	6667 EUR (7550 USD)

https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-12-17/innovacion-carreteras-conectividad-5g-bra_2378584

Código promocional Media Markt

Cupón PcComponentes

Código descuento Fnac

Código promocional Phone House

Código descuento Yoigo

[VOLVER ARRIBA](#)

ACTUALIDAD

OPINIÓN

COTIZALIA

TEKNAUTAS

DEPORTES

ACV

CULTURA

MULTIMEDIA

COMUNIDAD

España

N. Cardero

Economía

Ciencia

Liga de Fútbol

Bienestar

Libros

Álbumes

EC Laboratorio

EL CONFIDENCIAL puede usar cookies para recordar tus datos de inicio de sesión, recopilar estadísticas para optimizar la funcionalidad del sitio y ofrecerte publicidad basándose en tus intereses.

ACEPTAR

[Información y ajustes](#)

[Transparencia](#) · [Términos y condiciones](#) · [Privacidad](#) / [Cookies](#)

Las autoescuelas digitales intentan convencer a la DGT para que no imponga las clases presenciales

Miguel Elizondo • [original](#)

El negocio de las autoescuelas ha vivido durante la última década tiempos muy convulsos. En 2008, antes de que arrancara la crisis financiera, en España 800.000 personas se presentaban al carnet de conducir. **Diez años después está cifra ha caído hasta los 400.000.**

Los motivos de este descenso se reparten por partes igual entre la **gran pérdida de poder adquisitivo de los jóvenes**, que han sido el colectivo que ha tenido tasas de paro más altas en este tiempo, y la **transformación que está sufriendo el rol del coche en la sociedad**. Sobre todo en las grandes ciudades los ciudadanos que estrenan la mayoría de edad no tienen entre sus prioridades sacarse el carnet de conducir.

A esta caída del mercado hay que añadir otro gran cambio que ha afectado al negocio tradicional de la formación vial. La reducción del mercado **ha coincidido con el impulso de nuevas opciones digitales para sacar la parte teórica de los distintos carnets de conducir**. Una nueva opción que, durante los últimos cuatro años, **ha conseguido hacerse con el 10% del mercado**.

Como en otras industrias, la irrupción de opciones digitales ha provocado **el rechazo de las empresas del sector que han optado por mantenerse en el negocio tradicional**. Desde los representantes de las autoescuelas físicas se defiende que, en materia de formación vial, el factor presencial es clave para la concienciación ciudadana.

Esta teoría **mantiene que la formación online no consigue que los futuros conductores tengan el mismo nivel de sensibilidad con la peligrosidad de algunas situaciones al volante**. Un argumento que no cuenta con mucho sustento teórico pero que ha conseguido calar en los despachos tanto de la Dirección General de Tráfico (DGT) como del Ministerio del Interior.

Tanto es así que **la DGT ha impulsado un Real Decreto que plantea introducir importantes cambios a la hora de obtener el carnet de conducir**. Uno de ellos es la obligatoriedad para los alumnos de recibir ocho horas de formación presencial en las autoescuelas. Una decisión que pondría en riesgo el modelo de negocio de las autoescuelas digitales y que, además, **encarecería el coste de conseguir la licencia**.

Desde la Plataforma de Autoescuelas Digitales, integrada por las principales compañías de este gremio como Dribo, Miteórico, Obikar, y Autoescuela Súper Express entre otras, señalan que imponer una serie de horas presenciales **podría suponer un aumento del coste del carnet de conducir de hasta 450 euros**.

Una reclamación que ha conseguido el apoyo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). El organismo se ha mostrado públicamente en contra de prohibir nuevos modelos de negocio basados en la digitalización, admitiendo que ésta está **"transformando las relaciones entre las personas y las empresas"** por lo que cree que "las iniciativas empeñadas en frenar estas nuevas formas de negocio están orientadas solo a ganar algo de tiempo".

La falta de Gobierno ha provocado que el **Real Decreto no se haya podido aprobar lo que está permitiendo que desde las autoescuelas digitales se intente convencer a la DGT** de que las opciones teóricas puramente *online* pueden cumplir la formación de la misma forma que las presenciales.

En concreto, este colectivo trata de **que se ponga en marcha una experiencia piloto para demostrar que con la formación digital también se pueden conseguir los objetivos de concienciación y sensibilización** que persiguen los responsables de tráfico. El objetivo de esta iniciativa es que desde la DGT cuenten con una experiencia y, tras evaluarla, tomen una decisión firme o modifiquen el Real Decreto.

Los representantes de las autoescuelas digitales confían en ser capaces de convencer al supervisor viario para que realice esta experiencia piloto antes de la toma de posesión del nuevo Gobierno. **Pese al apoyo de la CNMC, saben que en estas semanas se juegan la posibilidad de parar un proceso que**, una vez se ponga en marcha el Real Decreto, tal y como está redactado actualmente, impactaría de forma muy negativa a su negocio.

En cambio, desde los colectivos que representan a las autoescuelas tradicionales se pretende **pisar el acelerador para que el nuevo Ejecutivo formalice cuanto antes la nueva regulación**. Una decisión que blindaría sus maltrechos negocios durante un tiempo que, precisamente, aprovecharían para realizar una transición digital que el sector tiene pendiente.

Y es que el negocio de la formación viaria tal y como lo conocemos, va a cambiar irremediamente en los próximos años. **El modelo actual obliga a las autoescuelas tradicionales a contar con una serie de gastos fijos que deben repercutir luego en sus tarifas**. El más importante de ellos sería el coste de los espacios físicos de las propias autoescuelas. Un importe que, sobre todo en las grandes ciudades, es uno de los más importantes en su tabla de costes.

En lo que tiene que ver con las zonas rurales, la obligatoriedad de que la formación fuera presencial tendría un impacto en precio y tiempo muy importante para los estudiantes. Cada vez menos poblaciones rurales cuentan con autoescuelas lo que provoca que los usuarios que están en proceso de sacarse el carnet de conducir deban desplazarse a otras poblaciones. Algo que, además, en muchas ocasiones provoca que un tercero sea el encargado de llevarles a esta actividad ante la falta de transporte público en estos territorios.

Así las cosas, una vez más la transformación digital está provocando **una lucha entre los viejos y los nuevos modelos en la que se pretende retrasar lo inevitable** inmiscuyendo a los entes públicos para que protejan a una de las partes. De fondo, una sociedad que cada vez entiende menos necesaria esta formación, ve cómo, por culpa de este enfrentamiento sus opciones se pueden reducir y encarecer. La DGT tiene la bola en su tejado. De su decisión dependerá el futuro de una de las formaciones más extensas entre la población española.



Sector de la discapacidad pide que se prohíba aparcar patinetes en las aceras

Redacción • [original](#)

Madrid, 15 dic (EFE).- El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) reclama a la Dirección General de Tráfico (DGT) que prohíba expresamente en la normativa estatal, aplicable a todo el país, el estacionamiento de patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal (VMP) en las aceras.

Según señala este Comité en un comunicado, no basta con que la DGT haya recordado en una reciente instrucción que con la normativa vigente los patinetes eléctricos y el resto de VMP no pueden circular por las aceras y, por tanto, el que lo hagan supone una infracción que los ayuntamientos "han de sancionar lo más severamente posible".

Para el sector de la discapacidad, la prohibición debe extenderse al estacionamiento y debe recogerse "de modo fehaciente" en el Reglamento de Vehículos y en el de Circulación, cuya modificación tiene en curso en estos momentos el Ministerio del Interior, del que depende la DGT.

"Hay que atajar de raíz la plaga que supone la circulación y el estacionamiento anárquicos e intimidatorios de VMP por las aceras, y ello debe hacerse en la normativa estatal, sin ambages ni vacilaciones, quedando claro que la acera es un espacio exclusivo para quienes se desplazan a pie, o sea, los peatones", señala el CERMI en el comunicado. EFE

■ ÚLTIMA HORA

■ ESPAÑA

■ OPINIÓN

■ COTIZALIA

■ EUROPA

■ MUNDO

■ CULTURA

■ DEPORTES

■ COMUNICACIÓN

■ TEKNAUTAS

■ TELEVISIÓN

■ ACV

■ SOCIEDAD

■ DECOMPRAS

■ DESCUENTOS

■ VIRALES

■ MULTIMEDIA

■ VANITATIS

■ ALIMENTE

■ EC LABORATORIO

PARA EVITAR A LOS AMANTES DE LA VELOCIDAD

Los radares 'anti-frenazo', la nueva forma de cazar las trampas en el coche

Porque ahora no solo te multan por exceso de velocidad, sino por no conocer el punto exacto en el que están los radares, por lo que levanta el pie del acelerador para evitar una multa... pero eso podría estar cerca de acabarse



Qué son los radares 'anti-frenazo', la nueva forma de cazar a los infractores. (EFE)



12

RUBÉN RODRÍGUEZ

TAGS COCHES

TIEMPO DE LECTURA 3'

16/12/2019 19:24 - ACTUALIZADO: 17/12/2019 08:38

Vas circulando con tu coche por la carretera por la que pasas todos los días. Sabes de sobra **en qué punto se encuentra el único radar** por lo que, antes de llegar al punto de control de la velocidad, **levantas el pie del acelerador del coche** para ajustarte a la velocidad de la vía. Pero lo que no sabes es que ya **has sido multado**, gracias al último truco a la hora de colocar los cinemómetros: el **radar 'anti-frenazo'**,

LO MÁS LEÍDO

MOTOR

EL CONFIDENCIAL

1 El coche de Peugeot más llamativo y tecnológico transformado en SUV eléctrico



2 Qué son los radares 'anti-frenazo', la nueva forma de cazar las trampas en el coche



precisamente el sistema contrario al de los radares en cascada.

Como ya informamos en **El Confidencial en su momento**, los radares en cascada son el **último sistema de control de la velocidad** que ha puesto en marcha la Policía Foral de Navarra. Su funcionamiento es muy sencillo: el conductor suele pasar el radar a la velocidad adecuada para, pocos metros después, acelerar y aumentar el ritmo al que circula su vehículo. Pero lo que no sabe es que **hay otro radar que desconoce** esperándole un par de metros adelante.



Qué son los 'radares en cascada', la nueva vía para controlar la velocidad en España

RUBÉN RODRÍGUEZ

De manera habitual, los conductores suelen levantar el pie al llegar a un control de velocidad para, posteriormente, volver a acelerar: esa

3 Los coches sin la etiqueta ambiental de la DGT no podrán aparcar en la zona SER desde 2020



4 Por qué los coches diésel actuales son más limpios que los de hace diez años



5 Por qué España es la comparsa en el cambio climático: hablamos y nos quedamos fuera



Ahora, el nuevo sistema funciona de manera similar, pero **a la inversa**. Es decir, el nuevo radar no se encuentra metros después del punto de control fijo que conocemos, sino una decena de metros adelante. O, dicho de otra manera, se trata de un cinemómetro que **nos cogerá desprevenidos y captará la velocidad real a la que circulamos**, y no aquella a la que pasamos por el radar fijo **después de frenar con nuestro coche** para evitar la multa... que en realidad sí nos llegará.

Después de unos meses probando los 'radares en cascada' con gran éxito, **muchos conductores ya aprendieron la jugada**, por lo que evitaban acelerar en un par de kilómetros después del radar fijo para evitar caer en la 'trampa'. Por ello, se ha decidido hacer lo mismo, pero a la inversa: como no es más que mover de posición un radar móvil, **adelantarlo al punto de control para que tenga un efecto similar** y logre cazar 'in fraganti' al infractor.

Esta nueva táctica seguida en las carreteras fue puesta en marcha a petición del fiscal de Seguridad Vial de la comunidad navarra, tal y como ocurre con los radares en cascada. Se envió una circular a los cuerpos de seguridad de la zona explicándoles esta estrategia, donde el principal objetivo no es otro que concienciar a los conductores de que, antes o después de un radar, **no existe carta blanca para circular a una velocidad por encima de la permitida**.





La intención no es otra más que **evitar los típicos frenazos antes del radar** de aquellos conductores que saben de sobra su localización. Las autoridades aseguran que la primordial intención es evitar los excesos en la carretera, con el objetivo de tratar de concienciar al usuario de la vía de la necesidad de adecuar la velocidad a las condiciones de la vía. Una nueva manera de evitar que los conductores superen impunemente los límites de las vías de circulación.

De momento, no se sabe si solo ha sido una estrategia puntual o si, en un futuro muy próximo, la **Dirección General de Tráfico (DGT)** tiene en mente impulsar esta estrategia en sus carreteras. Lo que es una evidencia es que, en los últimos años, **la DGT está apostando fuerte por disminuir drásticamente el número de fallecidos al volante:** dependiendo de los resultados obtenidos en Navarra, podríamos ver los 'radares antifrenazos' también en el resto de carreteras españolas.

TE RECOMENDAMOS



Intestin: oubliez les probiotiques et faites plutôt ceci
[Nutrivia](#)



New York : Paysan Breton vous emmène pour
[Paysan Breton](#)



Ce couple qui vit de l'aide sociale veut que l'État finance...
[Les top vidéos du](#)



Offres exclusives ! Découvrez le catalogue Lidl
[Lidl](#)



Sólo 1 de cada 4 personas con discapacidad...



China vuelve a jugar a 'ser Dios': crea cerdos con...

recomendado por [Outbrain](#) | ▶

EL REDACTOR RECOMIENDA

Llega el radar indetectable que solo te multará si utilizas el móvil en el coche

"Tu coche ha sido multado con 1.530 €": la DGT avisa del timo del radar falso



¿Sancionan mal los radares de la DGT? Miles de multas podrían no ser válidas



El radar 'tramposo' de Huelva que se ha convertido en el más multón de España

Escribe un comentario...

RECUERDA LAS NORMAS DE LA COMUNIDAD

ENVIAR

12 COMENTARIOS

←
Anterior

POR FECHA

MEJOR VALORADOS

→
Siguiente



SANLLU
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 17.07.2015
38 COMENTARIOS

#12

2019-12-17 09:23:46 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Para cuando unas limites de velocidad razonables, las actuales tienen cuarenta años y ni los coches y ni las carreteras no son las mismas

ademas deberían ser las mismas en toda la Unión Europea

RESPONDER



0



0



PERICOPALOTES
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 01.10.2017
1113 COMENTARIOS

#11

2019-12-17 08:58:42 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Si pusieran en los coches de forma obligatoria un sistema de avisos de límites de velocidad y subieran un poco los límites, nos ahorraríamos todo este juego del gato y el ratón. Nos ahorraríamos casi todas las multas y muchos accidentes.

RESPONDER



0



0



#10

2019-12-17 07:46:59 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

J.35
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 31.07.2018
84 COMENTARIOS

Hay una solución mejor. No decir donde estan los radares, así si en la vía hay una señal de 90Km/h, pues vas a 90 y punto, veras como no te multan.

Ahij y no es por tú seguridad, es por la mia.

RESPONDER



2



1



AGNOIA
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 15.10.2017
96 COMENTARIOS



#9 2019-12-17 01:01:24 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

A este paso van a poner radares antidesplazamiento vertical, por si acaso las moscas.

RESPONDER



3



0



ALARMINO
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 16.11.2008
188 COMENTARIOS



#8 2019-12-17 00:17:09 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

radar antifrenazo.....en fin. Radar móvil puesto antes de un radar fijo y punto. Sr redactor, me puede explicar cómo está práctica evita los frenazos?.

RESPONDER



4



0



CARLOS S.
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 09.09.2019
5 COMENTARIOS



#7 2019-12-16 23:45:50 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

¿Alguien es capaz de explicarme porqué no ponen los radares en los puntos negros y sí en lugares donde nunca hay incidentes?

RESPONDER



12



0



HUNDERT5
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 16.04.2017
325 COMENTARIOS



#6 2019-12-16 22:11:41 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Y porque no se dedican a eliminar los tramos inseguros y a arreglar las carreteras en mal estado?

Cuando hay un accidente por culpa del estado de la vía, el Ministro del ramo y el director de la DGT deberían ser responsables subsidiarios.

RESPONDER



17



1



MOLTKE
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 04.08.2010
653 COMENTARIOS



#5 2019-12-16 20:45:39 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

Por su dinero.

RESPONDER



6



1



2019-12-16 20:19:50 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

SHITANI

LECTOR INFLUYENTE
DESDE 17.06.2018
1908 COMENTARIOS

Por su seguridad.

RESPONDER



1



5



2019-12-16 20:10:20 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

SAMUEL2015

LECTOR INFLUYENTE
DESDE 10.06.2015
463 COMENTARIOS

Chorrada supina; ahora habrá que frenar 200 metros antes de la localización del "recaudador" y mantenerse a marcha lenta a lo largo de otros 200 o 300 metros después de sobrepararlo

RESPONDER



6



3



2019-12-16 23:15:48 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

ARTHUR77
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 18.11.2013
178 COMENTARIOS

Autopista (pagar pagar) Vitoria- Bilbao. Tres carriles tres en cada sentido y arcen del tamaño de otro carril. De 600 metros de altura a 0 en 20 kilómetros.

Ni los autobuses pueden bajar de 120 km/h. Y es una carretera absolutamente segura a pesar de sus 50.000 vehículos diarios.

El problema no es la velocidad, es la carretera.Pardillo.

RESPONDER



5



0



2019-12-16 20:30:31 H

[DENUNCIAR COMENTARIO](#)

KARLES
LECTOR INFLUYENTE
DESDE 23.11.2017
116 COMENTARIOS

El caso es no asumir la normativa de velocidad e ir engañando. ¡que nivel!

RESPONDER



2



4



OCULTAR 2 RESPUESTAS



MOSTRAR MÁS COMENTARIOS



■ **DESCUENTOS**

TOP CUPONES REBAJAS 2019



Volver al índice

Medio	El Confidencial	Fecha	16/12/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	1 321 760	V. CPM	109 EUR (123 USD)
Pág. vistas	4 493 984	V. Publicitario	6667 EUR (7550 USD)

https://www.elconfidencial.com/motor/2019-12-16/radar-antifrenazo-coche-infractores-velocidad_2378836/



Bono Bet365



Código promocional Botemania



Código promocional recambioscoches.es



Código promocional Media Markt



Cupón Electrocosto

[VOLVER ARRIBA](#)

ACTUALIDAD

España

OPINIÓN

N. Cardero

COTIZALIA

Economía

TEKNAUTAS

Ciencia

DEPORTES

Liga de Fútbol

ACV

Bienestar

CULTURA

Libros

MULTIMEDIA

Álbumes

COMUNIDAD

EC Laboratorio

EL CONFIDENCIAL puede usar cookies para recordar tus datos de inicio de sesión, recopilar estadísticas para optimizar la funcionalidad del sitio y ofrecerte publicidad basándose en tus intereses.

ACEPTAR

[Información y ajustes](#)

[Transparencia](#) · [Términos y condiciones](#) · [Privacidad / Cookies](#)

La DGT descarta cambiar el carné por puntos



El Ayuntamiento de Barcelona propuso sancionar a los conductores de los vehículos más contaminantes

EFE

Lunes, 16 diciembre 2019, 18:20



El director general de la DGT, Pere Navarro, ha recordado este martes que el permiso de conducir por puntos se aprobó para prevenir accidentes de tráfico y nadie ha solicitado que se aplique también a la infracción de las zonas urbanas de bajas emisiones, aunque ha valorado la implantación de estos espacios.

El concejal de Medio Ambiente y Transición Ecológica de Barcelona, Eloi Badía, anunció el lunes que pedirá a la DGT que contemple la posibilidad de retirar puntos del carné a los conductores de automóviles contaminantes que no respeten la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) a partir del 1 de enero.

En declaraciones a la prensa en la cumbre del clima de la ONU COP25 en Madrid, Navarro ha precisado que la Dirección General de Tráfico (DGT) no ha recibido «ninguna solicitud» ni tiene «ningún papel» sobre esta cuestión ni «nadie» lo ha presentado.

«En la DGT -ha enfatizado- apoyo incondicional, total y absoluto a los ayuntamientos en la implementación de zonas de bajas emisiones, más hoy y aquí, en la COP25».

De entrada, ha recordado, el permiso por puntos fue para las infracciones graves o muy graves que estaban detrás de los accidentes.

«Y este no es un tema de accidentes, sino más de exigencias

Lo + leído

Las Provincias

Sociedad

Top 50

- 1 ¿Por qué Sanidad recomienda no chupar las cabezas de las gambas?
- 2 ¿Por qué tras la Nochevieja de 2019 no empieza una década nueva?
- 3 Cómo evitar el ataque de un perro
- 4 Miles de 'peces pene' invaden una playa de California
- 5 Por qué hay coches con matrículas azules, amarillas, verdes o rojas

medioambientales», ha matizado.

No es un asunto que se haya estudiado con los «detalles», aunque «si cada vez es mayor la exigencia ciudadana sobre temas medioambientales y de emisiones, normalmente todo el tema de la sanciones tiene una cierta relación con la importancia que la sociedad y los ciudadanos dan a las actitudes», ha comentado.

Por otra parte, Navarro ha censurado un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que se opone a la propuesta de Tráfico para que solo las autoescuelas puedan impartir la formación teórica obligatoria de ocho horas, y no la enseñanza online.

Para Navarro, esto supone «llevarnos a un mundo 'low cost' sin importarle las consecuencias».

Navarro ha indicado que la DGT ha creado un «espacio de reflexión» sobre esta cuestión: «Nos da la impresión de que banaliza la educación vial y en la DGT no estamos dispuestos»

Según el director general, «sorprende» que no haga falta «ningún profesor, nadie dado de alta en la Seguridad Social» para dar formación vial.

«Tengo la impresión personal de que han confundido la formación vial con un curso de macramé o de cocina», ha apostillado porque los accidentes de tráfico y sus consecuencias dramáticas es «un mundo real, es un mundo solido», no líquido.

Por último, ha anunciado que se pedirá información a Portugal sobre el nuevo programa de formación en los colegios que empieza por enseñar a circular en bicicleta a los nueve o diez años y luego sigue con toda la educación vial, lo que ha valorado.

TEMAS [Dgt Dirección General De Tráfico](#)



La mejor selección de noticias en tu mail

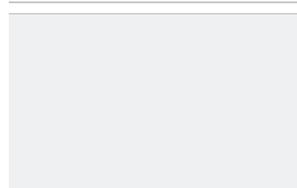
Recibe las principales noticias, análisis e historias apuntándote a nuestras newsletters

Apúntate

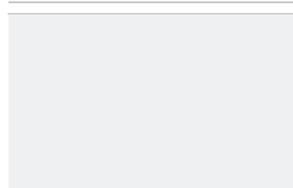
Comentarios ∨

Patrocinada

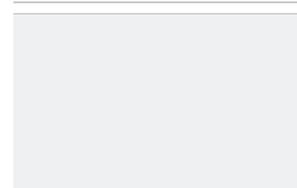
Noticias relacionadas



Detenido por conducir borracho y en sentido contrario en dos días consecutivos



¿Qué hay que hacer si la Guardia Civil te ordena parar con el coche en marcha? La DGT te lo explica



Por qué hay coches con matrículas azules, amarillas, verdes o rojas

Fotos



📷 **Dos de los belenes más raros del mundo**



📷 **Las mejores fotografías de perros de Anne Geier**



📷 **Alfombra roja canina este fin de semana en Valencia**



📷 **13 pueblos impresionantes que no creerás que están en España**

Vídeos

Una pareja de ancianos, muertos a puñaladas en Tetuán



LAS PROVINCIAS

© Federico Domenech S.A., Valencia.
Domicilio social en la calle Gremis nº 1 (46014) Valencia.



vocento

ABC
ABC Sevilla
Hoy
El Correo
La Rioja
El Norte de Castilla

Diario Vasco
El Comercio
Ideal
Sur
Las Provincias
El Diario Montañés
La Voz Digital
La Verdad

Leonoticias
Burgosconecta
Piso Compartido
Infoempleo
Guapabox
Finanzas
Autocasión
Ofertplan

Pisos.com
Mujerhoy
XL Semanal
Código Único
Nylon
Pidicita
TopComparativas