

• Revista de Prensa •
Del 26/12/2019 al 27/12/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	27/12/2019	El Economista, 18	Las ventas de turismos caerán alrededor de un 5% al cierre del año	Escrita
2	27/12/2019	El Mundo Castellón, 8	La espera del examen práctico de autoescuela, de 4 meses a 7 días	Escrita
3	27/12/2019	ABC Córdoba, 16-17	Administración digital, patinetes, veladores y licencias, retos urgentes	Escrita
4	27/12/2019	ABC Sevilla, 17	CARTAS AL DIRECTOR	Escrita
5	27/12/2019	La Región, 2	Los animales provocaron este año más de la mitad de los accidentes de tráfico	Escrita
6	27/12/2019	Faro de Vigo Extra, 7	La DGT agradece a la sociedad su aportación para mejorar la seguridad vial	Escrita
7	27/12/2019	ABC Sevilla	Nuevos límites de velocidad y restricciones: las reformas que prepara la DGT	Digital
8	27/12/2019	ABC Sevilla	Los bulos más comunes sobre la velocidad, los radares y los límites de la DGT	Digital
9	27/12/2019	El Espanol	Guardias Civiles de paisano examinarán del camé: las duras medidas de la DGT para 2020	Digital
10	26/12/2019	El Mundo	La movilidad compartida se acerca a los 20.000 vehículos tras 15 años de vida	Digital

Las ventas de turismos caerán alrededor de un 5% al cierre del año

El derrumbe se explica por la retracción de las compras por parte de los particulares

elEconomista MADRID.

El mercado de turismos español cerrará el año con unas matriculaciones de 1,25 millones, lo que supone una disminución del 5 por ciento en comparación con 2018, debido a la caída del canal de particulares, según informan a *Euro-press* fuentes del sector.

Dichas previsiones coinciden con las que maneja la patronal de los concesionarios, Faconauto, en la parte más negativa de la banda. Por su parte, tanto Anfac (patronal de las marcas) como varios fabricantes consideran que el año terminará en unas cifras similares a las del año pasado, por tanto, sin caídas o caídas muy limitadas.

Ep apunta que las ventas a particulares disminuirán a cierre de año alrededor de un 11,2 por ciento, hasta 588.000 unidades, mientras que el canal de empresas crecerá casi un 3,1 por ciento, con 433.000 vehículos. También descenderán en este ejercicio un 1,9 por ciento, en comparación con el año anterior, las ventas a las compañías de alquiler, con hasta 233.000 automóviles.

Los datos van en línea con las cifras acumuladas de los once primeros meses del año. El registro de la DGT contabiliza unas matriculaciones de 1.152.419 turismos,

un 5,7 por ciento por debajo del mismo periodo del año pasado, con un descenso del 12 por ciento en el canal de particulares, con 536.189 unidades vendidas, y una bajada del 2,1 por ciento en las compras de los alquiladores.

Solo el canal de empresas aumenta hasta noviembre, concretamente un 2,1 por ciento, con 394.237 turismos. Sin embargo, hay que tener en cuenta que este canal incluye las automatriculaciones de los concesionarios, que este año, según fuentes de Faconauto, sobrepasan el 11 por ciento del total de las matriculaciones; es decir, uno de cada diez coches. Por su parte, entre las diferentes tecnologías de propulsión, el diésel es la única que disminuirá sus ventas en este ejercicio, mientras que la gasolina “se estancará” y crecerá “poco”, con respecto al año pasado.

Por contra, el resto de automóviles equipados con tecnologías alternativas, ya sean modelos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos no enchufables, automóviles de hidrógeno y de gas (GNC, GNL y GLP), cerrarán el ejercicio con un aumento de sus ventas.

Seat repite liderazgo

Por marcas, se da por seguro que Seat repetirá por segundo año consecutivo el liderazgo del mercado, pues su distancia en noviembre era muy abultada con el segundo, Peugeot, al que aventajaba en 13.578 unidades. Seat matriculó hasta noviembre 103.166 turismos por 89.588 de Peugeot.

La espera del examen práctico de autoescuela, de 4 meses a 7 días

Examinadores itinerantes y pruebas por las tardes reducen la carga pendiente en 2 años

DAVID TICHELL CASTELLÓN

La crisis generada en el sector de las autoescuelas, que supuso el cierre de varias de ellas y grandes retrasos en los exámenes, parece estar casi solucionada en Castellón, ya que actualmente el periodo de espera es de 7 días laborables para los permisos B. Sin embargo, se cree que la reducción de este plazo seguirá en enero de 2020, con un objetivo de 2-3 días de espera y al-

canzando niveles no vistos en la provincia desde 2015.

Antonio Pertegaz, portavoz de autoescuelas de Castellón declara que «ya se dejan atrás las esperas de 4 meses que tuvimos en 2017» y mantiene una opinión optimista sobre la situación futura.

La mejora de estos datos se atribuye principalmente por la colaboración de examinadores itinerantes, ya que desde este verano a la

semana pasada, Castellón contó con dos de ellos. A partir de enero, la provincia mantendrá uno, si se sigue con este ritmo.

Otra de las razones ha sido la implantación de exámenes de conducción por las tardes, plan que acataron la mayoría de examinadores e hicieron horas extra para ello, llegando incluso a hacerse 20 pruebas diarias.

Castellón ha sido una de las provincias que ha visto mejorar la situación en los últimos meses, aunque esto no ha sido así en toda España. «Hay una partida presupuestaria para introducir más exámenes por las tardes, sin embargo, aquí no es necesario por ahora», explica Pertegaz.

No obstante, las autoescuelas de la provincia insisten en la necesidad de aplicar nuevas medidas, como la reforma del programa web para las matrículas en los exámenes teóricos. «El actual sistema tiene fallos, matricula a los alumnos de la misma autoescuela en días diferentes y para los pueblos lejanos es un problema. Tienen que desplazarse 3 días seguidos en vez de llevar a todos los estudiantes a la vez», subraya el portavoz.



Nuevas ordenanzas municipales

Administración digital, patinetes, veladores y licencias, retos urgentes

► El Ayuntamiento tiene que adaptar varias normativas a nuevas realidades sociales y ultimar aspectos como la Inspección Técnica de Edificios (ITE)

IRENE CONTRERAS
CÓRDOBA

El Ayuntamiento de Córdoba tiene entre sus propósitos para el nuevo año el diseño o la actualización de varias ordenanzas municipales de calado para adaptar la norma a una realidad social cambiante y a los objetivos del propio cogobierno de PP y Ciudadanos. Ejemplos de ello son el nuevo marco sobre la concesión de licencias en la Gerencia de Urbanismo o la regulación de medios de transporte urbanos que no existían hace tan solo unos años y cuya irrupción en el paisaje urbano ha ido más rápido que la normativa. Debe decidir también qué hacer con otros asuntos polémicos, como la ocupación de vía pública por

parte de bares y restaurantes con los famosos veladores, y tomar medidas que saquen el Consistorio cordobés del anacronismo que rige su relación más directa con los ciudadanos. El Consistorio trabaja en distintas fases en cada uno de estos nuevos ámbitos.

Licencias

Uno de los retos que se marcó el cogobierno de PP y Ciudadanos fue acabar con el «tapón» de los permisos urba-

El gran reto de Urbanismo

La patronal ha dado su visto bueno a la propuesta del PP para la agilización de los permisos urbanísticos

Adaptación a la tecnología

El área de Transformación Digital ya tiene lista la hoja de ruta para sustituir el papeleo por gestiones online

nísticos que estaba lastrando el desarrollo económico de la ciudad. De forma paralela al plan de choque puesto en marcha en la Gerencia, trabaja en una ordenanza que pretende agilizar los trámites sin renunciar al control de la legalidad. El borrador de esta norma ya ha pasado por la consulta de la patronal, CECO, que ha dado su visto bueno a una propuesta que quiere priorizar la fórmula de la declaración responsable garantizando el control con un cuerpo de inspectores potente. Una de las novedades que plantea es reducir el número de formularios que se deben cumplimentar para cualquier iniciativa, que pasarán de 36 a 16 para mitigar la «farragosidad» de la Administración.

Movilidad

Los patinetes eléctricos fueron el regalo estrella de hace dos Navidades y a día de hoy son un elemento más de la movilidad urbana. El problema es que se mueven en un limbo legal al que urge poner coto. La competencia de su regulación recae en dos administraciones: el Estado y el Ayuntamiento. El área municipal de Movilidad, en manos de Miguel Ángel Torrico (PP), advirtió que no entraría en el asunto hasta no tener clara la postura estatal para evitar hacer el trabajo dos veces. En diciembre, la DGT publicó una instrucción al respecto a la que ahora el Ayuntamiento deberá adaptarse. Tiene parte del camino trazado, con un borrador heredado del mandato anterior.

Administración digital

También está pendiente de aprobación el borrador de la ordenanza que regulará el salto del Ayuntamiento a la administración electrónica, que será una hoja de ruta para la aplicación de una serie de medidas a las que el Consistorio cordobés ya llega más que tarde. Uno de los objetivos será mejorar la calidad de vida del ciudadano al acabar con el fastidioso papeleo y con las colas y esperas en Atención Ciudadana-



VALERIO MERINO

Ordenar la ciudad.

A la izquierda, dos ciudadanos a bordo de un patinete eléctrico, cuyo uso deberá regularse pronto. En el centro, una de las escenas con las que quiere acabar la apuesta por la administración digital. Arriba, un hombre mayor pasa junto a los veladores de un bar

na. Establece que los cordobeses puedan acceder a todos los trámites y recibir notificaciones a través de la sede electrónica, que también creará un banco único de datos.

Veladores

Uno de los puntos más calientes del anterior gobierno fue la pugna con los empresarios de la hostelería a cuenta de la normativa de ocupación de vía pública. El cogobierno de PP y Cs ha decidido aparcar el asunto: el presidente de Urbanismo afirmó que el diálogo con los afectados se resuelve pero de una forma más rápida de llegar a un acuerdo.

Inspección de Edificios

También en el ámbito de la inspección de edificios...

gado hasta diciembre de 2020 la actual Inspección Técnica de Edificios (ITE), que había caducado sin que la nueva ordenanza se llegara a aprobar en el Pleno. La idea del cogobierno es aprovechar el trabajo que ya hay hecho pero incorporar al texto aportaciones del Movimiento Ciudadano y del Consejo Social. Se aprobará, según sus cálculos, en el primer trimestre.

Comercio

Por su parte, el área de Comercio anunció ayer una reformulación de la ordenanza sobre ambulantes que no supondrá grandes cambios para los afectados pero permitirá adaptarla a la ley económica. La actual presenta normas que dificultan el acceso a ayudas del edil Antonio Álvarez.

CARTAS AL DIRECTOR

Andalucía, ¿agredida por el Gobierno?

Posiblemente molesto por la pérdida de Andalucía y sus casos como los ERE, cursos de formación, Faffe, etc. y demás hechos comprometidos para el PSOE, Sánchez, a través de su ministra de Hacienda, parece haberse lanzado veladamente a intentar paralizar el incipiente desarrollo económico de Andalucía con la intervención de sus cuentas, por considerar que sobrepasaron el mínimo del déficit exigido el pasado año, pero olvidándose de que ella era la única responsable del presupuesto. E igualmente se olvida, consciente o inconscientemente, de los del propio Estado y otras cuatro comunidades socialistas que, como la valenciana, según ABC, triplican ese déficit y de los catalanes, que apoyan a su presidente y reciben, según Losantos, una riada de millones. Pero es que, además, se da la circunstancia de que la ministra culpable de tal desvarío es la misma que también le ningunea ahora a nuestra comunidad los cuatro mil millones que ella exigía a Rajoy cuando era consejera de Hacienda de Andalucía, así como los otros 530 euros del IVA que le corresponde. ¿Acaso no son motivos suficientes para sentirnos agredidos?

JOSÉ MARÍA DIOSDADO BOCARDO
VILLAVEVERDE DEL RÍO

El año del patinete eléctrico

¿Cuál ha sido el objeto más vendido este año que ahora termina? Yo lo tengo claro: el patinete eléctrico. Cuando un artilugio pasa de ser un simple candidato a regalo estrella de la Navidad y se convierte en un elemento polémico y sobre el que las autoridades se ven en la obligación de legislar, es que su influencia ha superado los marcos del mercado de la tecnología de consumo. El patinete ganó la primera batalla al imponerse entre los nuevos medios domésticos de movilidad alternativa, el que ha quedado y por el que han apostado las compañías de alquiler ha sido el patinete, por su facilidad de uso y la seguridad que da el poder agarrarse a un manillar. Pero su proliferación ha hecho que lo que en principio se veía con simpatía y como un medio de aligerar el tráfico urbano, ahora sea un problema que hay que regular

Problema demográfico español

Es sabido que la demografía española presenta un grave problema debido a que un 19,4% de los españoles son mayores de 65 años, esto es un 9,2% mayor que en 1975 teniendo en cuenta que la población es un 23,78% mayor (según datos del INE). Socialmente no es un gran problema pero económicamente sí. Existe un desequilibrio de 16.000 millones de euros en el sistema de pensiones públicos lo que demuestra que el sistema de reparto no es sostenible y hay que cambiar a uno mixto. El problema con la demografía en España es que aumentan los pensionistas a mayor escala que los contribuyentes. Según mi punto de vista político económico, habría que llevar a cabo una etapa de transición profunda a un sistema económico más liberal, llevar a cabo grandes rebajas de impuestos, eliminar otros impuestos (como el de sucesiones, por ejemplo), fomentar y ayudar al empresario para crear empleo, alcanzar salarios dignos, riqueza generalizada, eliminar la economía sumergida, aumentar el poder adquisitivo, el ahorro individual, reducir el gasto público y eliminar el masivo control que posee la política en el bolsillo del ciudadano español, el cual está demostrado que su gestión es ineficiente ya que es movido por los intereses particulares del partido político de turno y no están realmente enfocados al interés de la nación. Toda esta maniobra económica fomenta las familias numerosas y revertiría, quizás, en un futuro la invertida pirámide poblacional.

CARLOS GONZALO PÉREZ CRESPO
SEVILLA

y/o atajar. El patinete se ha convertido en una especie de enemigo público y la nueva normativa que prepara la Dirección General de Tráfico pone serios límites a su expansión. Lo más inconcebible es que sus usuarios no estarán obligados a llevar casco y, asimismo, no precisarán suscribir una póliza de seguro. ¿Quién correrá con los gastos en caso de que un patinete provoque un accidente de tráfico? Ya ha habido bastantes casos con atropellos graves e incluso con muertes de peatones, esto no es ninguna broma.

ARTURO FERNÁNDEZ RUBIO
SEVILLA

Violencia machista

Hoy en día existe una realidad dura y transparente, me refiero a la violencia machista. Creo que este año el número de mujeres asesinadas a manos de hombres ha aumentado con respecto al año anterior y entiendo que la Policía da cobertura a más de 60.000 mujeres por el peligro de ser agredidas y los delitos de género, con 52 asesinadas, 43 huérfanos y 80.000 denuncias. Cifras frías e incómodas. En estos tiempos estamos asistiendo a un rebrote de la ideología machista del hombre que muchos acampan a sus anchas, sin escrúpulos, sin miedo, con comportamientos vergonzosos. Creo que cuanta más gente esté sensibilizada en detectar las consecuencias de la violencia, menos margen tendrán los

agresores, y más confianza podrán tener la mujeres en su entorno. Soy partidario de seguir defendiendo los valores de la justicia y la igualdad hasta erradicar ese machismo que a veces nos humilla y desprecia como seres humanos.

ALBERTO ÁLVAREZ PÉREZ
SEVILLA

Bendita familia

En la sociedad actual tenemos un pilar en nuestras vidas que hemos infravalorado, la familia. En estas fechas la familia cobra un papel de gran relevancia debido a la tradición de disfrutar la Navidad junto a ella. En mi humilde opinión, una familia es un grupo de personas llenas de defectos que Dios reúne para que convivan con las diferencias y desarrollen la tolerancia, la benevolencia, la caridad, el perdón, la gratitud, el respeto, la paciencia, el derecho, el deber, los límites, etc. En fin, aprender a amar. Haciendo por el otro lo que le gustaría que hicieran por sí mismos. Sin exigir de ellos la perfección que aún no tenemos. «No nacemos donde merecemos sino donde necesitamos evolucionar».

JUAN CORA ESTEFANÍA
SEVILLA

Pueden dirigir sus cartas a ABC de Sevilla al correo electrónico cartas.sevilla@abc.es. Su extensión no debe exceder los 900 caracteres, con espacios. ABC se reserva el derecho de extraer o reducir los textos de las cartas cuyas dimensiones sobrepasen el espacio destinado a ellas.

Los animales provocaron este año más de la mitad de los accidentes de tráfico

Los muertos en siniestros viales en la provincia caen respecto al 2018 (de 18 a 11) pero aumentan las víctimas por atropello

M. SÁNCHEZ, OURENSE
local@laregion.net

■ ■ ■ Once muertos, entre los que hubo cuatro peatones; más de 80 heridos graves (81 hasta el día 14) y 398 leves en los 2.737 accidentes de tráfico contabilizados en toda la provincia en 2019. Un dato para la reflexión: más de la mitad de los siniestros automovilísticos (casi un 55%) fueron colisiones con animales. En 2018, hubo 18 fallecidos -el 27% de los afectados, motoristas-. En total, las víctimas se redujeron un 39% en estos 12 meses, con cuatro atropellos frente a los tres de 2018.

EN CARRETERA

Los fallecidos en carretera -vías interurbanas y travesías controladas por la Guardia Civil- bajaron con respecto a 2018: ocho, el mínimo histórico está en siete, frente a los 15 del año pasado. Tres de los cinco conductores de vehículos fallecidos este año en la provincia no hacían uso del cinturón de seguridad. Otros dos sí lo llevaban. Uno falleció al ser embestido por otra conductora en la N-120 que invadió el sentido contrario por una desatención, según confirmaron fuentes de Tráfico. Los dos atropellados en carretera -Barbadás y O Barco- "ocurrieron de noche sin portar los peatones elemento reflectante alguno", explica el máximo responsable de la DGT en Ourense, David Llorente Rey. También pereció una motorista que se salió de la vía por la derecha e impactó con una farola en la N-525. El último pereció mortal en la OU-536, el pasado sábado, se cobró la vida de un joven de 22 años que iba en una furgoneta que se salió de la vía y chocó contra un muro terrizo. La Guardia Civil, a falta del cierre del atestado, baraja como causa una posible somnolencia porque no aparecen huellas de frenado en el asfalto.

EN CIUDAD

En cuanto a las víctimas mortales en el ámbito urbano, 2019 fue junto a 2017 el peor año en cuanto victi-



Estado del vehículos en el último accidente mortal, ocurrido el pasado sábado Esgos, en la OU-536.

mas mortales desde 2009, con tres fallecidos. En estos últimos meses, hubo dos atropellos en los que no se respetó la prioridad del peatón. Este tipo de accidente es uno de los que más se repite (29 por ciento) tras la colisión entre vehículos con objetos estáticos, tal como se recoge en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible que se hizo público recientemente. Así, de las 17 víctimas mortales desde hace una década, 11 han sido atropellos.

El otro fallecido en 2019, un motorista, fue arrollado en la N-525, cerca de la glorieta de O Couto, por un conductor al que la Policía Local de Ourense le atribuyó velocidad inadecuada, no mantener el intervalo de seguridad y conducción temeraria. De hecho, el conductor ingresó en prisión provisional por estos hechos, imputado en un homicidio imprudente, entre otros delitos como circular sin puntos del carné. ■

LAS CIFRAS EVOLUCIÓN

2019
11 fallecidos. Hasta el día 14, también 81 heridos graves y 398 leves. Se anotaron 2.737 accidentes de tráfico.

2018
Hubo 18 víctimas mortales; 101 lesionados graves y 462 leves.

2017
Nueve muertos; 95 graves y 508 leves.

2016
14 fallecidos; 81 graves y 468 leves.

2015
Nueve víctimas mortales; 80 graves y 441 leves.

2014
18 muertos; 86 graves y 404 leves.

MAYOR PRUDENCIA ANTE LOS PEATONES TECNOLÓGICOS

En Tráfico aseguran que han incrementado las campañas para prevenir atropellos tanto en ámbitos urbanos como en el rural.

El activista de la seguridad vial, Benito Bouzada, valora que es "imprescindible llegar con la prevención a los núcleos rurales, con abundantes travesías, "para insistir en que tenemos que hacernos ver para ser vistos". Añade que "un factor de riesgo muy elevado es la confianza asumida, sobre todo entre la gente mayor acostumbrada a vestir ropas oscuras y caminar en horas nocturnas o incluso en días con las condiciones

climatológicas adversas (lluvia, niebla)".

En vías urbanas habla de "prudencia" sobre todo ante la llegada de los llamados "peatones tecnológicos". "En la ciudad -aclara- aumentan muchos elementos del entorno del peatón, y con ello factores como el mayor flujo de circulación, el obligado respeto a las normas, el estrés, la atención permanente que debe ser mayor al hacer uso de las tecnologías como el móvil o los auriculares". Y asegura que la velocidad excesiva o inadecuada de los conductores son "factores determinantes en muchos de estos accidentes". Los atropellos ocasionaron este año dos muertos en el ámbito urbano y 10 heridos graves. En carretera, otros dos fallecidos y un herido leve.

La DGT agradece a la sociedad su aportación para mejorar la seguridad vial

» “Si cada uno de nosotros no pusiera de nuestra parte, esto no sería posible”, indican

REDACCIÓN [OURENSE]

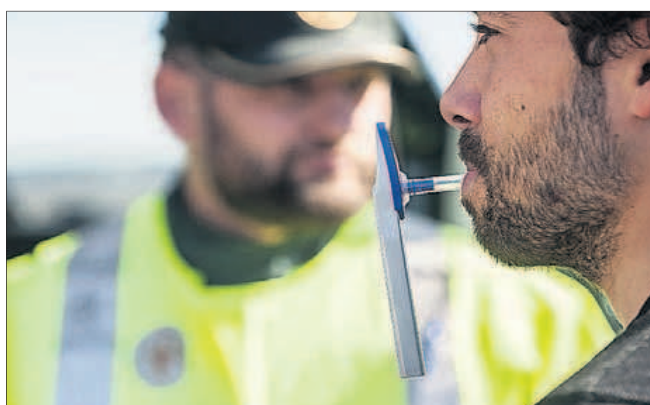
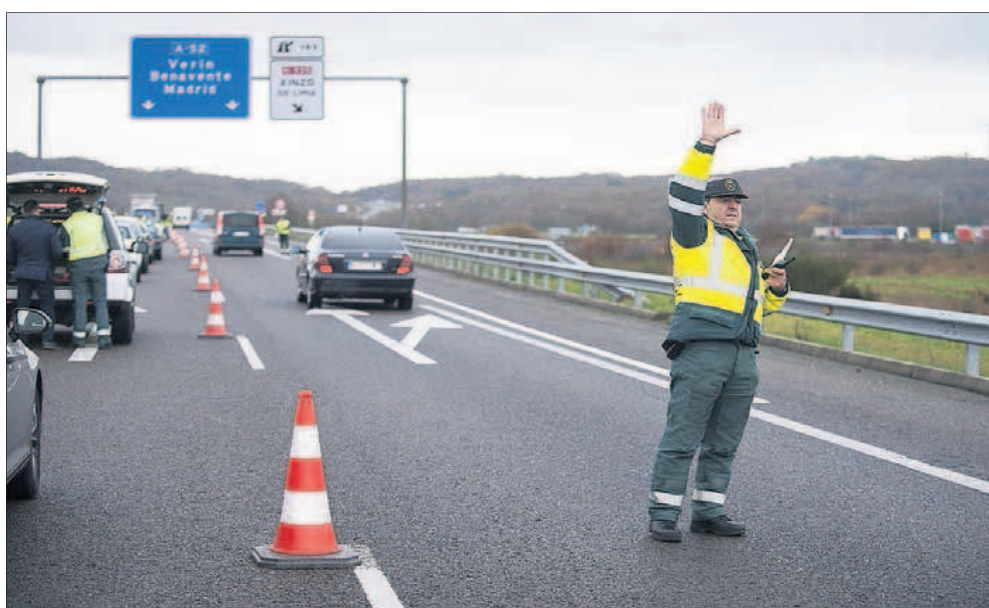
En este fin de año, si hemos de coger el coche para celebrar la noche, evitemos principalmente el consumo de alcohol. El 25% de todas las muertes en carretera de Europa son por el conjunto de alcohol y conducción, según datos del Observatorio Europeo para la Seguridad Vial. Por ello, al volante, no se pueden asumir riesgos.

Además de este factor, también debemos tener en cuenta que el exceso de velocidad que las prisas nos puede causar o coger el móvil para hacer saber a nuestros amigos que vamos de camino, también pueden tener graves consecuencias.

En esta época de fiestas, la Dirección General de Tráfico ha querido hacer un agradecimiento público a toda la sociedad por hacer que la seguridad vial sea cada mejor, ya que “no importa el número de agentes en carretera, ni medios que expongamos, si cada uno de nosotros no ponemos de nuestra parte, esto no sería posible”, indican desde la institución.

Dispositivos de Navidad

Según el director de Tráfico, Pere Navarro, “parece que estamos en el buen camino y este agradecimiento llega en un periodo como es la Navidad en el que lo verdaderamente importante es disfrutar con la familia y los amigos. Sabemos cómo hay que hacerlo, por tanto, arriesgar con una



Arriba, un agente de la Guardia Civil dando el alto en un control de velocidad, drogas y alcohol en Xinzo de Limia. Abajo, un conductor llevando a cabo control de drogas.
// Brais Lorenzo

Un dispositivo especial para estas fechas navideñas vigilará la seguridad de los usuarios

copa, un mensaje de móvil o un exceso de velocidad no vale la pena”. “La seguridad vial es una responsabilidad compartida y esta agradecimiento es un estímulo para entre todos seguir reduciendo los accidentes de tráfico y

sus dolorosas consecuencias”. Para estas fechas navideñas en los que se prevé casi 20 millones de movimientos, la DGT ha preparado un dispositivo especial con medidas de regulación, vigilancia y seguridad del tráfico. Es-

tos están divididos en tres partes. La primera ya ha concluido, la segunda fase se lleva a cabo a partir de hoy hasta el día 1 de enero, y la tercera se desarrollará desde el viernes 2 de enero hasta el día 6 de enero.

Nuevos límites de velocidad y restricciones: las reformas que prepara la DGT

ABC MOTOR • [original](#)



La [Dirección General de Tráfico](#) (DGT) tiene preparadas ya para su aprobación dos reformas, tal y como informa el [organismo en su revista](#). La primera afectará al Reglamento de Circulación y establecerá un límite genérico de 30 km/h, solo en ciudad y en vías de un carril por sentido de la circulación. Y la segunda se refiere al Reglamento de Vehículos y regulará los [Vehículos de Movilidad Personal](#) (VMP), es decir, los patinetes eléctricos. Éstos no podrán circular por las aceras, ni por vías interurbanas, tendrán un **límite de velocidad de 25 km/h** y serán considerados vehículos y, como tales, sus **conductores serán sancionados** por consumo de alcohol y drogas o por llevar auriculares.

Concretamente, establecer una limitación de velocidad a 30 km/h no es arbitrario. Un estudio de la OMS ([Organización Mundial de la Salud](#)) de 2011 sobre atropellos y velocidad estableció que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se **reduce como mínimo cinco veces** si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h en lugar de 50.

La medida propuesta puede asegurar la supervivencia en la mayoría de los casos, que ya han adelantado algunas ciudades, tanto españolas como europeas, como se puede apreciar en esta infografía. Esta velocidad garantiza la protección, en gran mayoría de casos, de los ciudadanos más vulnerables, los que se desplazan a pie, en moto o ciclomotor, en bici y, ahora también, en los llamados Vehículos de Movilidad Personal, entre los que se encuentran dichos patinetes eléctricos.

¿Por **dónde podrán circular los vehículos**? En esta infografía, la DGT muestra dos supuestos: en el primero una calzada con limitación a 30 km/h y en el segundo otra con límite de 50 km/h.



Asimismo, la reforma de Reglamento de Circulación que implanta una velocidad genérica de 30 km/h en ciudad no abarca todo el territorio urbano, sino que afecta **específicamente a las calles de un carril para cada sentido** de circulación. La distribución responde a la Ley 80/20. Solo el 20% de las calles soporta el 80% del tráfico, son arterias principales de dos o más carriles o anillos perimetrales. Estas vías podrán tener una limitación de 50 km/h. El 80% restante soporta apenas el 20% del tráfico.

¿Por qué a 30?

Establecer el límite de velocidad en 30 km/h no es arbitrario. Un estudio de la OMS de 2011 sobre atropellos y velocidad estableció que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h en lugar de 50. La medida propuesta puede asegurar la **supervivencia en la inmensa mayoría de los casos**.

No solo eso. También **reduce un 3% el riesgo de resultar herido grave** y un 4% el de sufrir un accidente con víctimas mortales; disminuye el ruido (según un informe del Instituto DKV, de un 33% -a 50 km/h- se pasaría a un 6%); los niveles de dióxido de nitrógeno (en Berlín en torno al 10-15%); hay menos atascos, la circulación es más fluida al asemejar las velocidades de circulación de automóviles y, por ejemplo, ciclistas (en Pontevedra se ha logrado una reducción del 70% en el centro); mejora la convivencia entre diferentes usuarios y fomenta el uso de modos más activos y saludables.

Nuevos límites de velocidad y restricciones: las reformas que prepara la DGT es un contenido original de ABC.es

Los bulos más comunes sobre la velocidad, los radares y los límites de la DGT

ABC MOTOR • [original](#)



Afán recaudatorio, manipulación de los datos, **ausencia de riesgo en los tramos rectos..**

Internet y las redes sociales recogen toda clase de opiniones e información, pero también bulos, «fake news» y medias verdades. Y la seguridad vial no es una excepción. Por ello, con la aprobación de la bajada del límite de velocidad en las carreteras convencionales a 90 km/h, han reaparecido multitud de «falsos mitos» principales, tal y como detallan desde la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT).

«La velocidad no influye en el resultado del accidente, porque los coches actuales son más seguros» - MEDIA VERDAD

Los coches actuales son más seguros que los de hace unos años. De hecho, su capacidad de absorber energía en caso de impacto multiplica por mucho la de un vehículo de hace diez años.

Sin embargo, en una colisión la energía a disipar por las estructuras de los automóviles intervinientes sería la suma de las energías cinéticas de ambos, que dependen de sus masas y del cuadrado de las velocidades. Por ejemplo, la energía cinética que acumula un vehículo que circula a 100 km/h es un 23% superior a la que acumula si circula a 90 km/h.

«La medida de reducir la velocidad solo tiene afán recaudatorio» - FALSO

La reducción del límite de velocidad en carreteras convencionales a 90 km/h responde exclusivamente a criterios de seguridad y está soportada por recomendaciones de las principales entidades dedicadas a la seguridad vial en Europa. Por ejemplo, el informe «Velocidad y Riesgo de Accidente», realizado en 2018 por la [OCDE](#) y el [Forum Internacional del Transporte](#) (ITF) señala textualmente que «con más altas velocidades de conducción, el número de accidentes y su severidad crecen desproporcionadamente» y, además, el aceptado modelo Nilsson, explica que una subida del 1% en la velocidad media implica un crecimiento del 2% en la frecuencia de accidentes con víctimas, del 3% en los accidentes graves y del 4% en los accidentes mortales.

Igualmente, dicho informe confirma que una reducción de la velocidad media de 5 km/h en vías interurbanas reduce un 28% los accidentes mortales. De hecho, el mismo informe recomienda un límite de 70 km/h para las carreteras sin separación de los sentidos. Además, según datos del departamento de Transportes del Reino Unido, con accidentes reales, mientras que a 48 km/h hay un 3% de riesgo de morir a 80 km/h el riesgo sube hasta el 65% y a 96 km/h, al 92%.

«La DGT manipula las cifras para que parezca que la velocidad influye más» - FALSO

Según **Álvaro Gómez**, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, la DGT utiliza dos tipos de cifras para analizar el impacto de la velocidad sobre la siniestralidad: la velocidad como factor concurrente en los accidentes y datos de estudios científicos imparciales.

La información sobre la presencia de velocidad excesiva o inadecuada en los accidentes se obtiene «directamente de los partes estadísticos transmitidos por las policías de tráfico».

«Al reducir el límite de velocidad habrá más densidad de tráfico y más peligro en los adelantamientos» - FALSO

La intensidad de tráfico depende del número de vehículos que intentan acceder a una vía por unidad de tiempo. Un cambio en la velocidad solo tendría influencia sobre la intensidad en la medida en que un número de usuarios pueda basar su decisión de utilizar dicha vía, o tomar una alternativa, por el límite de velocidad. Una reducción tan pequeña como la de 100 km/h a 90 km/h –que solo suma 12 minutos de viaje en un recorrido de 200 kilómetros– no parece justificar dicho cambio.

«Si voy solo y la carretera es recta, no hay riesgo por ir más rápido» - FALSO

Según datos de la DGT, en 2017, el 39% de las personas fallecidas (398) en carreteras convencionales se vieron implicadas en accidentes sin ningún otro vehículo o peatón. Y la mayoría de estos accidentes fueron por salidas de la vía (367 fallecidos).

«A menor velocidad, más distracciones» - SIN PRUEBAS

Aunque es un lugar común que, cuando se circula a menor velocidad aumenta el número de distracciones debido a la monotonía del viaje, no existen evidencias que apoyen esta afirmación. Sí, existen, en cambio, evidencia científica de que circular a velocidades excesivas provocan, como ya demostró **Luis Montoro** en 1993, cambios psicofisiológicos que redundan en la potenciación de la fatiga e incremento de las probabilidades de distracción.

«Estoy cansado de recorrer kilómetros en carretera y no he sufrido ningún accidente» - FALSA PERCEPCIÓN

Todos tendemos a juzgar la realidad por lo que sucede en nuestro entorno y eso, a veces, lleva a conclusiones equivocadas. En este sentido, la estadística, que contabiliza todos los datos disponibles, ofrece una visión más fría, pero más real. Por ejemplo, como buen conductor que no hemos sufrido nunca un accidente podemos pensar que no hay diferencia de riesgo entre circular a 100 km/h o a 90 km/h. Pero cuando agregamos los cientos de miles de millones de kilómetros que se recorren cada año en España, y se suman los riesgos de todos los conductores, la diferencia de circular a una u otra velocidad supone decenas de vidas.

[Los bulos más comunes sobre la velocidad, los radares y los límites de la DGT](#) es un contenido original de ABC.es

Guardias Civiles de paisano examinarán del carné: las duras medidas de la DGT para 2020

David Palomo • original

“¿No sabía usted que...?”. No es difícil que la pregunta les suene. Ni tampoco que la hayan escuchado de la boca de algún agente. Cada año, hay pequeñas cosas que cambian en la carretera —o que serán proclives a cambiar con el próximo **Gobierno**— y que, obviamente, es necesario saber. En este 2020, por ejemplo, las ‘nuevas’ restricciones de **Madrid Central** —o Madrid 360, como prefieran—; **las nuevas obligaciones en el carné de conducir...** En EL ESPAÑOL hacemos una recopilación de cuáles son las principales para que, la próxima vez, usted tenga una respuesta que dar. De lo contrario, ya saben.

Guardias civiles y examinadores de tráfico

Peré Navarro, director general de Tráfico, tiene previsto que los guardias civiles de la reserva de la sección de Tráfico puedan ser examinadores como parte de un plan que prevé reducir en 90.000 los exámenes prácticos pendientes.

En este mismo plan de choque, que ya ha dado comienzo y que terminará el 1 de julio de 2020, **la DGT quiere reducir la bolsa de exámenes prácticos** pendientes de realizar de los 300.000 a los 210.000. Invertirá, además, 900.000 euros en las horas extras de los examinadores; pedirá 100 más en la oferta de empleo público de 2020; incrementará en 20 plazas el personal itinerante para zonas con más demanda; y realizará pruebas fuera del horario habitual —tardes y fines de semana.

Pero Navarro quiere "aprovechar la larga" experiencia de estos guardia civiles de la reserva para que la pongan a disposición de todos examinando a los futuros conductores.

Guardia Civil.

Límite de 30 km/h

La **Gobierno** tiene preparado un **Real Decreto para limitar a 30 kilómetros/hora** la máxima velocidad dentro de las ciudades y en las calles de un carril para cada sentido de la circulación. Con esta medida, la DGT busca reducir el número de accidentes de tráfico y la mortalidad. De hecho, la **Organización Mundial de la Salud (OMS)** estipula que el riesgo de fallecer dentro de una ciudad se reduce cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h y no de 50.

Autopistas de peaje, gratis

El Gobierno ha decidido no renovar el contrato que tiene **Abertis** en dos tramos de dos autopistas de peaje. Por eso, a partir del 1 de enero, pasarán a ser **gratuitos**. El primero sin coste, el de la AP-7 entre **Tarragona y Alicante (373,8 kilómetros)**; y el segundo, el de la AP-4 entre **Sevilla y Cádiz (93 km)**. Esta medida beneficiará a los más de 20.000 vehículos que pasan por esas vías durante todo el año. Y son, a su vez, parte de un plan que tiene previsto que, a partir de 2021, otros cuatro tramos tengan coste cero. En concreto, la AP-7, ya en el tramo entre **Zaragoza y Mediterráneo**; la AP-2, entre **Tarragona y La Jonquera**; y la AP-7, entre **Montmeló y el Papiol**.

Por el contrario, la AP-9, la circunvalación que une el norte de Galicia con el sur, **umentará hasta los 22,10 euros su coste**. Además, a partir del próximo año, el precio medio del peaje de las autopistas subirá un 0,84%, afectando a todas las autopistas dependientes del estado y gestionadas por la compañía Seittsa.

Restricciones en Madrid y Barcelona

Los vehículos que no tienen etiqueta medioambiental de la **DGT** —diésel matriculados antes de 2006 y gasolina previamente al 2000— no podrán aparcar en la **zona SER (Servicio de**

Estacionamiento Regulado); es decir, en las zonas azul y verde. A su vez, las calles **Mártires de Alcalá y Seminario de Nobles** –en las que más se multa– dejan de pertenecer a Madrid Central.

Cartel de Madrid Central. EP

En **Barcelona**, en horario de 7:00 a 20:00 horas de lunes a viernes, la zona **ZEB** **estará controlada con videocámaras** y ningún vehículo sin etiqueta de la DGT podrá entrar. Las multas por hacerlo oscilan entre los **100 y los 999 euros** para vehículos muy pesados.

Cambios al renovar el carnet

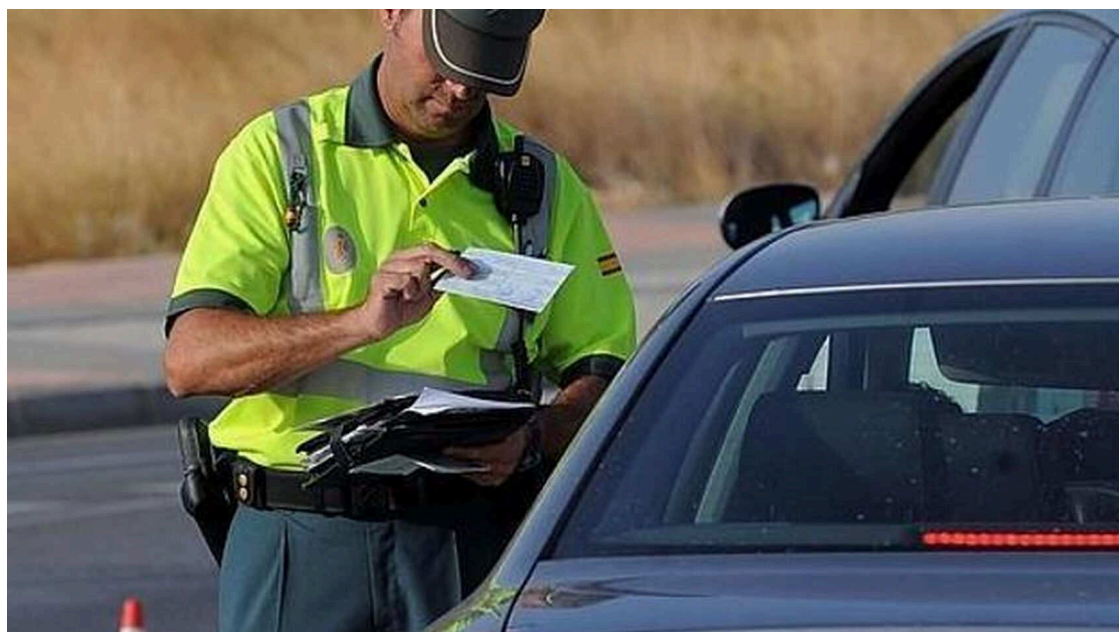
Los ciudadanos británicos, con el **Brexit**, tendrán nueve meses para pedir la **homologación de su carné**. Para ello, tendrán que reunir dos condiciones: ser titulares de un permiso de conducción en Reino Unido y acreditar que tienen su residencia habitual en **España**. A su vez, la DGT enviará, desde este año, una carta a los conductores a los que se les vaya a caducar el carné (calculan que serán unos 2.750.000).

Nueva regulación para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) –es decir, aquellos propulsados por motor eléctrico y que circulan a una velocidad comprendida entre los 6 y los 25 km/h (como los patinetes)– tienen, por fin, reglas. Estos tendrán que ir siempre por la carretera, con casco y no podrán utilizar auriculares. Además, es obligatorio que cumplan el reglamento que el resto de vehículos.

Exámenes de conducir más fáciles

Aunque ya está en vigor, la Dirección General de Tráfico permite los sistemas **ADAS (sistemas de ayuda a la conducción)** en los exámenes para sacarse el carné de conducir. Entre ellos, el sistema **Star-stop**, que apaga el motor cuando el coche está al ralentí; la activación automática del alumbrado y el limpiaparabrisas; el AEB, frenado de emergencia urbano e interurbano; la RCTA, alerta de tráfico cruzado; la cámara de marcha atrás; el sistema de detección de fatiga; y el EBD o aviso de frenada de emergencia.



La movilidad compartida se acerca a los 20.000 vehículos tras 15 años de vida

original

Desde que la primera compañía relevante de **movilidad compartida temporal**, Avancar, inició su actividad en Barcelona en 2004 con unas decenas de vehículos, las ciudades más pobladas de España suman ya alrededor de 20.000 unidades electrificadas entre coches, motos y patinetes.

Avancar dejó de operar a finales de febrero por arrojar pérdidas en su balance. Sin embargo, las empresas de 'carsharing', 'motosharing' y patinetes de uso por minutos se han multiplicado progresivamente en las grandes ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia, con una **monumental eclosión en los últimos cuatro años**.

En **Madrid**, que es la capital más poblada con 3,22 millones de personas censadas en 2018, se concentran ya más de **15.000 de estos vehículos** y artilugios con motores cero emisiones.

En noviembre de 2015 irrumpió la actividad de los pequeños urbanos de **Mercedes**, los **Smart**, de la empresa **Car2Go**. Desde entonces, Madrid suma actualmente unos 2.600 vehículos de 'carsharing', con **más de medio millón de usuarios registrados**.

Las cuatro empresas que ofrecen el servicio de alquiler de coches por minutos se concentran en Madrid (ShareNow, Free2Move, Zity y Wibble), con una más operando en **Barcelona** (Like).

Para 2020 se extenderán por **Bilbao** (Ibilkari y Clickcar), **Valencia** (Cargreen) y la región de **Asturias** (grupo Baldajos).



La pionera Car2Go -ahora bajo la marca **ShareNow**- cuenta con 850 vehículos eléctricos de la automovilística **Mercedes-Daimler** en los modelos de dos y cuatro plazas Smart (Fortwo y Forfour).

Del Grupo PSA surgió eMove en 2016 -ahora **Free2Move**- con el modelo eléctrico **Citroën C-Zero** (600 unidades) y 10 **Citroën Berlingo**. El planteamiento es el de seguir creciendo y llevar sus servicios a otras grandes ciudades españolas.

En 2018 irrumpió **Zity** en la capital, la empresa fundada por **Ferrovial y Renault**, con el modelo hasta entonces más espacioso, el **Renault Zoe**, cuya flota es de 658 unidades.

La coreana **Kia** lanzó poco después, en junio, **Wible junto con Repsol**, con alquileres por minutos y también por horas y 500 unidades ahora casi todas del modelo eléctrico puro Niro.

En Barcelona y desde mayo funciona el 'carsharing' de **Like**, con un proyecto de 150 vehículos eléctricos de diversas marcas y a la espera de una regulación municipal más definida sobre estos servicios.

También en la Ciudad Condal y en Madrid, **Ubeeqo, la antigua BlueMove** y propiedad del grupo **Europcar Mobility**, presenta una flota de 300 vehículos de distintos modelos y marcas.



Para el próximo curso, el grupo **Baldajos** prepara 60 coches eléctricos para ofrecer servicios por minutos y horas en **Oviedo, Gijón, Avilés, Llanera y en el Aeropuerto de Asturias**.

En Bilbao, **Ibilkarri y Clickcar** ofrecen servicios especiales de 24 horas, 7 días a la semana pagando por kilómetros y horas de uso, en tanto que Valencia ha permitido en pruebas el servicio de Cargreen.

Seat comenzará a ofrecer un servicio de carsharing` para empresas a través de Respiro. La nueva estrategia de movilidad urbana de la compañía viene de la mano de vehículos como el nuevo **Mii electric**, el **Seat Minimó** y el **Seat-eXS kick scooter**.

Madrid también concentra el mayor número de unidades de **motos y scooter eléctricas** de uso compartido y pago por minutos.

Las empresas **Coup**, con 1.300 motos eléctricas fabricadas por **Gogoro; eCooltra** (1.560 unidades de Govecs), **Acciona** (1.200, **Silence**), **Movo** (300, **Niu**) y **Moving** (más de 800, **Torrot**) son los cinco servicios de 'motosharing' desplegados en la capital.



Coup, del grupo alemán Bosch, ha anunciado, no obstante, que dejará de prestar sus servicios en Madrid en una fecha próxima, pero aún por determinar, debido a los elevados costes y a la fuerte competitividad.

También se pueden encontrar estas motos aparcadas en las calles de Barcelona, Valencia o Sevilla, por **eCooltra**, **Acciona** y **Moving**, esta última también con unidades en **Sevilla**, **Cádiz**, **Málaga**, **Zaragoza**, **Córdoba**.

La eclosión de los patinetes eléctricos compartidos han tenido su **máximo escarapate en Madrid, donde están autorizadas para operar 21 compañías**, si bien no todas prestan servicio.

Más de 7.500 **patinetes de empresas como Flash** (1.315 unidades), **Koko** (981), **Bolt** (750) o **Ari** (420) conviven con las cerca de 5.000 motos compartidas y 2.600 coches eléctricos por minutos que conforman un nuevo paisaje urbano 'limpio' ante las restricciones y la congestión del tráfico rodado.