

• Revista de Prensa •
Del 27/12/2019 al 30/12/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	28/12/2019	Diario de Leon, 10	La DGT estudia recolocar a guardias civiles como examinadores del carné	Escrita
2	28/12/2019	Deia Suplemento, 29	DGT y patinetes eléctricos	Escrita
3	30/12/2019	Las Provincias	Así será el dispositivo especial de la DGT para Nochevieja	Digital
4	30/12/2019	Cadena SER	La Fiscalía alerta de la insuficiente regulación de los patinetes eléctricos	Digital
5	29/12/2019	Motor.es	Vuelve el debate sobre el fin de la velocidad libre en tramos de las autopistas alemanas	Digital
6	29/12/2019	Motor.es	Patinete eléctrico: de simple juguete a solución real de movilidad	Digital
7	28/12/2019	Informativos Telecinco	La DGT anuncia nuevas reformas viales: limitar a 30 km/h la velocidad en ciudad y otras restricciones	Digital
8	28/12/2019	Antena 3	Este 2019 acabará con el mínimo histórico de víctimas mortales en carretera	Digital
9	28/12/2019	La Sexta	¿Qué diferencia hay entre permisos, licencias y autorizaciones de conducir?	Digital
10	27/12/2019	La Sexta	Todo lo que ha cambiado en el carnet de conducir de cara a 2020	Digital
11	27/12/2019	Todomotor Sevilla	Dos de cada cinco conductores reconoce haber cogido el coche después de beber	Blog

La DGT estudia recolocar a guardias civiles como examinadores del carné

◆ La medida, que Tráfico valora aplicar en 2020, permitiría rebajar los 2.000 exámenes pendientes

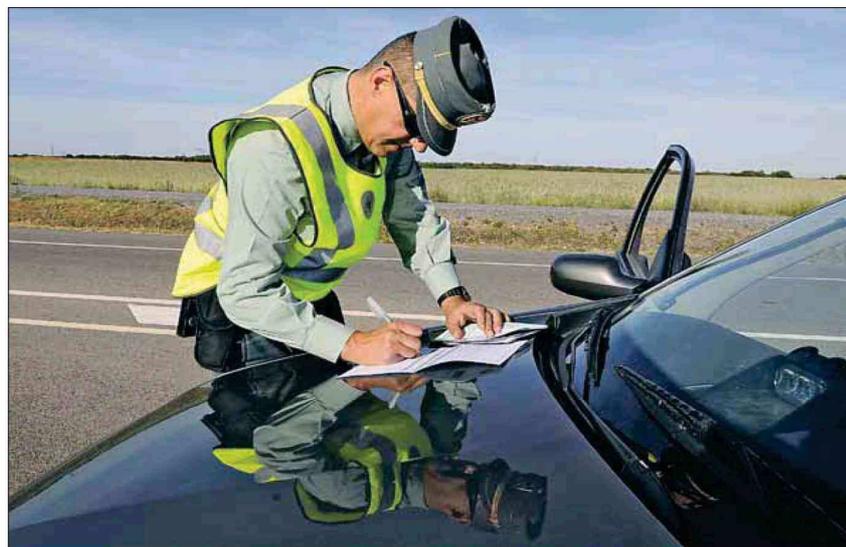
P. INFIESTA | LEÓN

■ La presión de las autoescuelas sobre la Dirección General de Tráfico (DGT) para que se corrija el recorte de personal que vienen soportando desde hace años parece que ha calado en este organismo nacional, que se plantea recolocar de cara al 2020 a guardias civiles de la reserva de la sección de Tráfico como examinadores del carné de conducir. El objetivo, rebajar al menos 90.000 de las 250.000 pruebas prácticas que aún están pendientes en España.

En León, la 'bolsa' de alumnos que ya han aprobado el examen teórico, pero no se han podido presentar al práctico, ronda las 2.000 personas, según el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, Vicente González, quien destaca que las pruebas han pasado de realizarse una vez a la semana a casi una vez al mes.

González recuerda que se ha producido un recorte del 50% de la plantilla de la jefatura de Tráfico, así como del 40% de los examinadores, de modo que solo trabajan actualmente cinco profesionales, lo que ha provocado que los atascos para los exámenes prácticos de conducir afecten a 2.000 alumnos de la provincia, tras agravarse cada verano por las vacaciones sin sustitutos.

«Hay que presionar a la DGT y a la administración para que envíen funcionarios, se necesitan al menos tres más, porque no puede ser que un estudiante se forme durante los meses de verano y tenga que posponer su examen por falta de exami-



Los guardias civiles de Tráfico tendrán opción de convertirse en examinadores del carné de conducir. DL

Tres profesionales más La Asociación Provincial de Autoescuelas pide plazas de examinadores tras el recorte del 40% de la plantilla

nadores», precisa. La DGT valora recurrir a los guardias civiles en la reserva e invertir 900.000 euros en el conjunto del país en las horas extras de los examina-

dores; además de pedir 100 más en la oferta de empleo público de 2020; incrementar en 20 plazas el personal itinerante para zonas con más demanda; y realizar pruebas fuera del horario habitual (tardes y fines de semana). Desde la Subdelegación en León matizan que la puesta en marcha de esas medidas aún carece de definición y fechas. El presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas señala que la DGT les ha emplazado para después

de Navidades para cerrar las posibles soluciones. El organismo quiere «aprovechar la larga» experiencia de los guardias civiles de la reserva para ponerla a disposición de todos examinando a los futuros conductores.

Además, el Gobierno tiene preparado un Real Decreto para limitar a 30 kilómetros por hora la velocidad en las calles de un carril para cada sentido dentro de las ciudades para reducir el número de accidentes de tráfico.

DIARIO DE UN CONDUCTOR

FRANCISCO JAVIER
MORENO-VIDAL

Abogado experto en Tráfico

DGT y patinetes eléctricos

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha publicado una nueva *instrucción transitoria* con el objetivo de establecer criterios clarificadores para los usuarios de patinetes eléctricos, los ayuntamientos y los agentes de la autoridad.

Existe la percepción ampliamente aceptada de que los patinetes eléctricos (VPM), que se han convertido en un elemento más del paisaje urbano, constituyen una solución de movilidad ecológica en las ciudades infinitamente menos contaminante que otros medios de transporte, ya sean públicos o privados. Gracias al nuevo modelo de ciudades cada vez más sostenibles y a una mayor concienciación ciudadana sobre su propia salud o el medio ambiente, el patinete eléctrico ha llegado para quedarse.

Pero existía un problema: la normativa reguladora no se había adaptado al *boom* de estos vehículos de movilidad personal. Así que la DGT se ha visto obligada a publicar una nueva *instrucción transitoria* con el objetivo de establecer criterios clarificadores para los usuarios, los ayuntamientos y los agentes hasta que se publique la regulación formal que lo recoja, y que actualmente está en trámite.

Lo primero que llama la atención de dicha instrucción es que ya incluye una definición clara de lo que es un vehículo de movilidad personal: "Un VPM 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, por lo que quedan excluidos de esta consideración: Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín, Vehículos concebidos para competición, Vehículos para personas con movilidad reducida, así como aquellos Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013: patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas...".

Como norma general, los artilugios que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tienen la consideración de juguetes. A los

VPM no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio. Por tanto, no se detraerán puntos al conductor cuando esté claro que el tipo de vehículo que conduce es un VPM.

Para conocimiento tanto de los usuarios como de los policías de tráfico, la instrucción recoge también aquellos comportamientos indebidos y que son objeto de denuncia. 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 negarse a someterse a dichas pruebas, en principio y salvo que la Fiscalía competente de la provincia pueda establecer otros criterios que siempre serán de aplicación preferente, serán denunciados como infracción administrativa. Si el conductor da positivo en alcohol o drogas, el VPM se inmoviliza, tal y como ocurre con el resto de vehículos.

Al tratarse de conductores de vehículos, tienen prohibido conducir haciendo uso manual del teléfono móvil o de cualquier otro sistema de comunicación. También tienen prohibido conducir utilizando cascos

o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

Sobre el casco y otros elementos de protección se dice que a falta en estos momentos de una regulación en el Reglamento General de Circulación, el uso de estos elementos se regirá por lo que disponga la correspondiente Ordenanza Municipal. Tienen prohibido la circulación por aceras y zonas peatonales, ya que el artículo 121 del Reglamento General de Circulación prohíbe a cualquier vehículo ir por las aceras (excepto a monopatinos, patines o aparatos similares que lo hagan exclusivamente al paso de una persona).

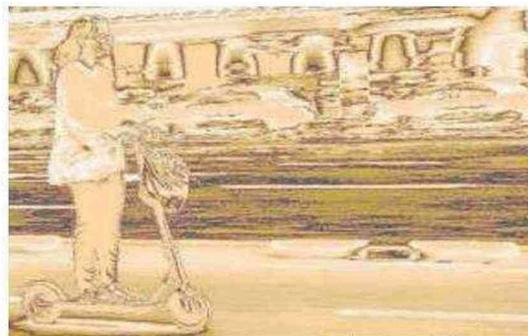
Los VPM y demás vehículos ligeros propulsados eléctricamente solo están autorizados para transportar a una persona.

Se considerará conducción negligente, y por tanto punible, cuando se realice conducción nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes, ya que en estos casos el conductor no adopta la diligencia necesaria para ser visto por el resto de conductores, ni la precaución necesaria para evitar ponerse en peligro.

Las ordenanzas municipales son las que establecen las prohibiciones relativas a las paradas y estacionamientos de estos vehículos, y desde la Dirección General de Tráfico se aboga para que la acera sea del peatón, pero su regulación es exclusivamente municipal.

En los casos de infracciones cometidas por menores de 18 años, los padres, tutores, acogedores y guardadores legales responderán solidariamente de la infracción cometida por el menor.

Además, si se ponen en circulación aparatos que aparentemente ofrecen prestaciones superiores a un VPM y no cumplen los requisitos del Reglamento (UE) no 168/2013, dichos vehículos no pueden circular por las vías objeto de regulación y a sus conductores se les denunciará con una sanción de 500 euros y se procederá a la inmovilización y depósito del mismo. Dentro de este mismo grupo se incluyen los casos de VPM que hayan sido manipulados para alterar su velocidad o las características técnicas. ■



[ILUSTRACIÓN: DELKO]

UNA 'INSTRUCCIÓN TRANSITORIA' OFRECE YA LAS PRIMERAS NORMAS PARA SU USO

Así será el dispositivo especial de la DGT para Nochevieja

original

La **Dirección General de Tráfico** del Ministerio del Interior intensificará la vigilancia en las carreteras convencionales y aumentará los controles de alcohol, drogas y velocidad durante la segunda fase del Operativo especial que comenzará este viernes y se extenderá hasta el 1 de enero con motivo de Fin de año, ya que espera que en este periodo se produzcan **6,2 millones de desplazamientos**.

Así, a lo largo de la Navidad y hasta la llegada de los Reyes Magos, la DGT espera un total de 19,8 millones de desplazamientos, de los que 6.270.000 se producirán en esta segunda fase, que **comenzará este viernes 27 de diciembre hasta las 23.59 horas del miércoles 1 de enero**.

El dispositivo puesto en marcha tiene como objetivos principales **facilitar la movilidad y la fluidez del tráfico y velar por la seguridad vial en las carreteras, accesos a zonas turísticas y montaña**, así como el acceso a los grandes núcleos urbanos, donde se esperan desplazamientos masivos de vehículos.

Asimismo, señala que es objetivo de la DGT mantener las debidas condiciones de seguridad vial y la circulación para toda clase de vehículos en las carreteras con tramos o con zonas afectadas por condiciones meteorológicas adversas.

Para este periodo, la DGT señala que cuenta con los servicios de más de 800 funcionarios y personal técnico especializado que atienden los Centros de Gestión de Tráfico; todos los agentes disponibles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y **más de 13.000 empleados de las empresas de conservación**, de vías en régimen de concesión dependientes del Ministerio de Fomento y del resto de los titulares de carreteras y personal de los servicios de emergencia tanto sanitarios como bomberos.

Además, la DGT asegura que desplegará todos los medios humanos y materiales a su alcance para vigilar el correcto comportamiento de los conductores en carretera; intensificará los controles preventivos de alcohol y drogas a cualquier hora del día y en cualquier carretera.

Asimismo, se utilizarán de las cámaras en carretera para vigilar el uso del cinturón y el móvil al volante y circularán vehículos camuflados por las carreteras que vigilarán el cumplimiento de las normas de tráfico, con especial incidencia para vigilar el uso del móvil al volante.

También se vigilará el cumplimiento de los límites de velocidad, **cuyo control se realizará a través de radares fijos y radares móviles que van en vehículos de la Agrupación de Tráfico**.

Desde el aire, la DGT vigilará con helicópteros y **drones** y todos y destaca que cada uno de estos medios y medidas se realizan para evitar infracciones.

También recuerda que se emitirá información sobre cualquier incidencia en carretera a través del teléfono 011 en Internet, Twitter y en los boletines informativos de las emisoras de radio.

Por último, aconseja a los conductores que vayan mejor más despacio, sobre todo en carreteras convencionales; que pongan atención especial al salir de las autopistas y autovías y entrar en las carreteras convencionales y atención especial también en los trayectos cortos entre las carreteras convencionales que unen localidades de veraneo.

Igualmente insiste en que no se debe beber si se va a conducir y advierte de que si alguien del grupo con el que está ha bebido no debe dejarle conducir. **También recomienda apagar el móvil si va a conducir o ponga el modo coche en aquellos dispositivos que lo lleven incorporado**.

Finalmente, insta a los pasajeros a no dejar al conductor manipular el móvil y a todos, llevar puesto el cinturón de seguridad y a los menores en su sistema de retención infantil y parar

cada dos horas en los trayectos largos para descansar ya que la fatiga en la conducción es una mala aliada.

La Fiscalía alerta de la "insuficiente regulación" de los patinetes eléctricos

Pedro Espinosa • [original](#)



Un hombre cicula en un patinete por una calle por la calzada / Ricardo Rubio (Europa Press)

La **Fiscalía de Cádiz** ha alertado de la falta de una regulación suficiente para atender los casos penales que puedan derivarse del creciente uso de **patinetes eléctricos** en las ciudades, cuya proliferación, aunque no encajen en el código penal en los delitos contra la seguridad vial, sí pueden derivar en delitos de lesiones por imprudencia.

En la última memoria de **siniestralidad vial**, el Ministerio Público explica que "hasta la fecha el efecto en el trabajo de la fiscalía ha sido poco significativo", pero adelanta que la irrupción en las vías de los vehículos de movilidad personal, **como patinetes, bicicletas o segway** (vehículo con dos ruedas laterales y una plataforma para ir de pie) está llamada a tener una incidencia creciente en la seguridad vial.

"**La circulación de este tipo de vehículos no se encuentra regulada suficientemente**", advierte la memoria, que avisa también de que las características técnicas de estos vehículos permiten a algunos modelos alcanzar una velocidad considerable, a lo que se suma su uso por aceras o lugares reservados para peatones.

Esto provoca, según la Fiscalía, que "la seguridad de los peatones y, en muchos casos de los propios conductores de los vehículos de movilidad persona se vea comprometida".

Hasta ahora, la regulación de estos vehículos se encuentra en la instrucción 16/V-124 de la **Dirección General de Tráfico**, que remite a los ayuntamientos el establecimiento de las condiciones de circulación, según sus características, aunque ya deja claro que no se trata de ni un peatón ni de un vehículo de motor.

La **DGT prevé que su circulación pueda autorizarse por calzadas y aceras, parques o por carriles especiales, así como que también se contempla la posibilidad de prohibirlos para garantizar la seguridad del resto de usuarios.**

La memoria refleja que ciudades como Cádiz ya están tramitando un proyecto de reforma de la ordenanza de circulación para regularlos, con medida como limitar su uso a los carriles-bici y

la calzada, excluyendo la posibilidad de circular por aceras, parques y espacios reservados a peatones.

La Fiscalía cree que "previsiblemente la proliferación de este tipo de vehículos generará conductas que, si bien no tendrán encaje penal como delitos contra la seguridad vial, recogidos en el **Código Penal** en los artículos del 379 al 384, sí pueden ser susceptibles de ser entendidos como delitos de lesiones por imprudencia".

Dice la memoria que "habrá que ser especialmente riguroso cuando comportamientos ilícitos afectan a colectivos vulnerables como ancianos, niños o discapacitados".

El resumen de la Fiscalía también recoge que aunque **en los últimos tres años los escritos de la acusación han venido sufriendo una considerable disminución, en el último años los casos por infracciones penales han aumentado de 2.026 escritos de acusación a 2.456, un 21,2 por ciento más.**

Vuelve el debate sobre el fin de la velocidad libre en tramos de las autopistas alemanas

Javier Costas • original

La red de autopistas alemanas con tramos sin límite de velocidad (*Autobahnen*) son y seguirán siendo una excepción en la red europea de carreteras. Las pretensiones ecologistas de imponer un límite de velocidad genérico siguen sin lograr su propósito, pero volverán a insistir.

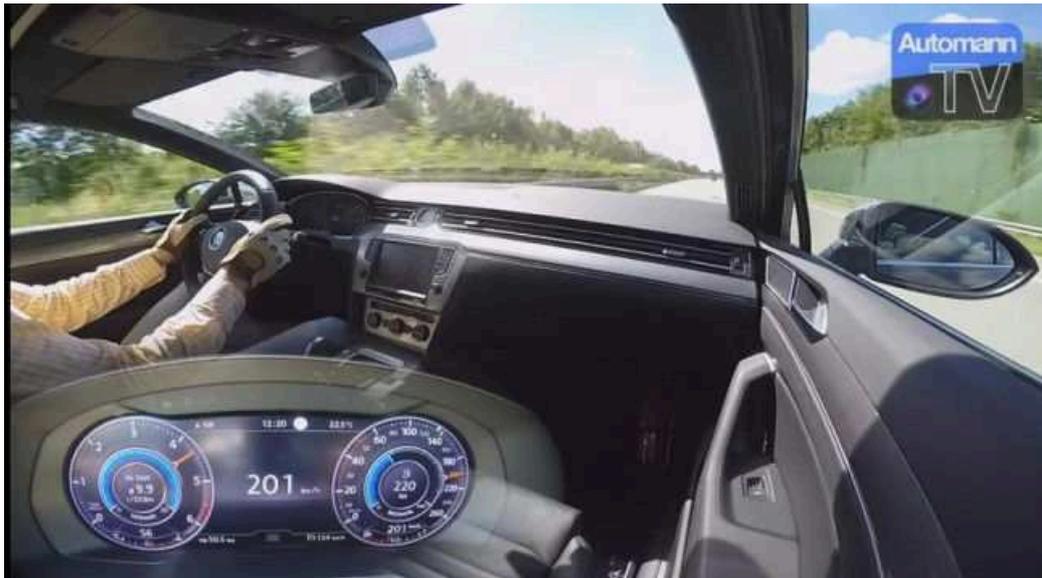


Fotografía: Px4u by Team Cu29 (Flickr) CC BY

Hace casi un siglo comenzó la construcción de una red de carreteras que permitiría a los alemanes desplazarse de una ciudad a otra a una velocidad muy superior a la habitual, las **Autobahnen**. Aunque se atribuye al nacional-socialismo su creación, hay que decir que el primer proyecto data de 1929, durante la República de Weimar.

En la actualidad las *Autobahnen* siguen siendo una excepción en Europa. **En ciertos tramos no existe una limitación de velocidad**, sino una recomendación de 130 km/h. Obviamente muchos conductores aprovechan, sin ningún resquicio legal, a desplazarse a la velocidad que consideren oportuna, pese al coste económico que supone. La mayoría de los coches no circulan por encima de 250 km/h aunque el motor lo permita, es decir, van autolimitados.

En estas autopistas encontraremos enormes rectas sin apenas desniveles, curvas de radio muy amplio y conductores muy educados (si no, la medida es inviable). En cualquier punto puede aparecer una limitación de velocidad por obras o por la cercanía de núcleos poblados. Además, en Alemania la asistencia a los heridos en accidentes de tráfico en poco tiempo está garantizada por ley.



El parlamento alemán, el *Bundestag*, volvió a debatir esta cuestión a iniciativa de Los Verdes (*Bündnis 90/Die Grünen*). Los ecologistas lograron poner de acuerdo a izquierdas y derechas para no cambiar el sistema de velocidad libre. **El tortazo fue apoteósico:** 498 votos en contra, 126 votos a favor y 7 abstenciones.

Los políticos alemanes consideraron que el impacto en emisiones de carbono sería muy bajo, inferior al 2%, y que tendría más inconvenientes que ventajas. Tampoco se consideró el efecto en la seguridad vial -entiéndase positivo- que tendría una menor velocidad de circulación por esas autopistas.

En 2018 hubo 383 muertes en autopistas alemanas y 20.000 heridos

Eso sí, durante la ola de calor de este verano, que puso a los alemanes a asarse como un andaluz en agosto, provocó la **limitación temporal de algunos tramos** para reducir los daños en el asfalto y para evitar averías mecánicas por exceso de calor en los motores, así como para reducir el riesgo de reventones. Episodios de tanto calor no son frecuentes por aquellos lares.



Muchos conductores lo desconocen, pero temperaturas cercanas a los 40 grados o por encima disparan el riesgo de reventón. Como la banda de rodadura no se encuentre en buen estado o la presión sea inferior a la recomendada, los flancos pueden sobrecalentarse y provocar un

desgaste que aniquile el neumático.

Por eso existen dos presiones de inflado en función de la velocidad, la que llevamos casi todos los europeos (por debajo de 180 km/h), y otra presión para rodar a mayor velocidad. El estado de los neumáticos es fundamental para rodar con un mínimo de garantías a velocidades elevadas.

Aclarado este punto, seguimos. La industria alemana se ha mostrado reticente de imponer límites de velocidad en las *Autobahnen* porque ponen en peligro su negocio. **Para rodar a velocidades por debajo de 130 km/h las versiones de más potencia tienen muy poco sentido**, sobre todo en un país donde los límites de velocidad sí se respetan fuera de los tramos de velocidad libre.



Bernhard Mattes, presidente de la Asociación de la Industria Automovilística de Alemania (VDA), rechaza reabrir este debate: *"No ayuda al medioambiente ni a la seguridad del conductor reavivar una y otra vez este debate simbólico"*. Aboga por limitaciones flexibles en vez de rígidas, ya que, a su juicio, *"las normas rígidas no son realmente aceptadas por el ciudadano"*.

La presidenta del Partido Socialdemócrata de Alemania (SPD), Saskia Esken, tratará de llegar a un acuerdo con la derecha, Unión Demócrata Cristiana (CDU), para lograr un consenso acerca de la velocidad máxima en las *Autobahnen* ya en 2020. El ministro de Transporte, Andreas Scheuer, considera inútil volver a sacar el tema.

El SPD votó en contra de eliminar los límites de velocidad anteriormente

En un futuro no muy lejano la velocidad media en las *Autobahnen* se irá reduciendo, ya que los coches eléctricos irán aumentando su número y por razones de autonomía no suele interesar casi nunca superar los 130 km/h: habría que parar a recargar más a menudo, por lo que, paradójicamente, para llegar antes habría que ir más despacio: la dictadura de la velocidad media.

Fuente: [Europa Press](#)



Patinete eléctrico: de simple juguete a solución real de movilidad

Francisco Valle • original



Mi experiencia de movilidad tras integrar un patinete eléctrico en mis rutinas de desplazamiento ha cambiado considerablemente en recorridos urbanos. Donde un producto como este saca a relucir todos sus atributos permitiéndonos ganar tiempo, un bien escaso que cada vez tiene más valor para nosotros.

Desde hace unos meses estoy usando el patinete eléctrico de acceso a la marca [Cecotec](#), que tiene sede en Valencia. En su mástil señala Outsider E-volution 8,5 Phoenix pero tras un tiempo en el mercado ha sido rebautizado como "[Bongo A](#)". Cuando se planteó la posibilidad de **probar un patinete eléctrico** como este nos pareció una gran idea, era algo novedoso para nosotros, ya que estamos acostumbrado a probar vehículos.

Por lo que nos pareció una oportunidad interesante para conocer otra parte de la movilidad entrecomillas "alternativa" o "sostenible" que habitualmente mencionamos para referirnos al colectivo de [coches híbridos](#) o [100% eléctricos](#). Pero hay vida más allá de los coches electrificados, por supuesto también hay motos y también patinetes eléctricos.

Como sabéis, el empleo de este tipo de vehículos para transporte **más que moda pasajera es toda una realidad consolidada**, tendencia en alza debido al reconocimiento de la contaminación y a la legislación que cada vez es un poquito más exigente y dura con los coches de combustión en la mayoría de ciudades españolas y europeas.

Integrando un patinete eléctrico en tus rutinas

Plegado en una caja de cartón, su montaje es inexistente, y todas sus partes nos son bien

conocidas e intuitivas, manillar con mando para acelerar y timbre, tabla con capa antideslizante para nuestros pies y llantas de aleación con disco de freno.

Por último luces LED delante y detrás (obligatorio cuando no hay luz natural) así como una batería extraíble escondida en el manillar que alimenta un motor en la rueda delantera, que está completamente carenada para protegerlo.

Hay que planificar las salidas y conocer la autonomía del patinete.

Si algunas vez has montado en bici ya tienes un trecho ganado, para conducirlo con confianza requiere de un **pequeño proceso de adaptación**. Reconozco que al principio estuve en el garaje de mi casa, cogiéndolo poco a poco, probando los distintos modos de conducción hasta sentirme razonablemente seguro.

Luego busqué una carretera apartada, asfaltada pero sin abrir al tráfico y empecé a conducirlo, haciéndome a las distancia, sensaciones sobre el asfalto. Fue entonces cuando decidí que era momento de usarlo en la calle, con otros patinetes, peatones, coches y ciclistas donde la convivencia es fundamental.



El patinete eléctrico de Cecotec que nos acompaña

Honestamente, en cuanto tengas un patinete en tu poder puedes hacer vida normal con él y salir a carretera a la primera de cambio, pero no vas a tener tanta seguridad si lo tanteas primero en un entorno controlado, es fundamental estar seguro de lo que estás haciendo.

Al principio de mi experiencia con él, me pareció que el patinete eléctrico era un juguete o un accesorio de entretenimiento más que otra cosa, pero **la experiencia me ha enseñado que es una solución real y seria** de movilidad para entornos urbanos y para lo que se denomina “recorridos de última milla”.

Por ejemplo, cuando vamos a trabajar y nos movemos en coche o transporte público (incluso en el centro de ciudades tenemos que coger un transporte adicional) podemos combinar cualquiera de estos con el patinete para resolver nuestras necesidades movilidad, sobre todo ganando tiempo en los traslados y agilizando nuestros desplazamientos.



Su sistema de plegado nos ayuda a ahorrar espacio

Una vez lo tienes en mente para planificar tus salidas, puede que organices diferente hasta tus viajes. A día de hoy cuando voy a salir, no solo tengo en cuenta si es ventajoso usarlo en algún momento del traslado, si no que me pregunto si puedo hacer el traslado completamente con el patinete.

En mi caso la evolución ha sido clara. He pasado de emplearlo parcialmente en mis desplazamientos a **tratar de sacarle el máximo provecho**, usando otros transportes solo si la autonomía del patinete me impide llegar al lugar que tienes en mente. En la escala de prioridades el patinete ha ganado protagonismo de manera natural.

Es importante saber si en destino vamos a poder cargar la batería. Ello duplicaría nuestra autonomía.

La gran mayoría de patinetes puede plegarse y ahorrar espacio de cara a su almacenaje en casa o al introducirlo en transporte público como metro o autobús. El peso es clave si tenemos que transportarlo en zonas donde no podemos rodar con él, 13 kilos pueden parecer poco si tenemos que moverlo 500 metros, pero cuando la distancia se duplica, ya no es tan cómodo, hay que ser previsor.



El uso del casco está regulado por las Ordenanzas Municipales

Legislación y convivencia al circular

Tengo que recordar que no todo está permitido cuando conduces un patinete, cada vez son más las ciudades que crean una normativa de movilidad específica para patinetes fruto de la proliferación de su uso en zonas urbanas.

Por lo tanto es importante que busques si en tu ciudad está vigente alguna normativa que te afecte para que la cumplas. Normalmente estas normas regulan las vías donde puedes usarlo, así como los límites de velocidades o edad mínima.

La **DGT**, que clasifica a estos vehículos unipersonales 100% eléctricos como VMP, "Vehículos de Movilidad Personal" ha publicado una instrucción transitoria que disipa ciertas dudas. Los usuarios de VMP tienen la obligación de someterse a los controles de alcohol y drogas, no puede usarse el teléfono móvil ni auriculares y tiene prohibido su circulación por aceras y zonas peatonales. [Más información.](#)



Hay que tener cuidado con los límites de velocidad

Los conductores inconscientes crean mala fama al colectivo, pero también hay usuarios muy respetuosos.

De todos modos **te recomiendo que seas respetuoso** al circular, con otros usuarios de la vía como peatones, y al aparcar, cada vez está más restringido estacionamiento libre - regulado actualmente por las ordenanzas municipales- algo lógico teniendo en cuenta que el aparcamiento indiscriminado puede bloquear vías de peatones.

Si en tu ciudad no es obligatorio, es **recomendable el uso de casco** (regulado a día de hoy por las ordenanzas municipales), tu seguridad es lo primero. Aunque un seguro no es obligatorio es recomendable informarse y valorar contratar uno según el uso que hagamos de él, ya que en caso de accidente, toda la responsabilidad será nuestra.

Qué es y qué no es un patinete eléctrico

Podemos pensar que un patinete eléctrico es un "vehículo" que limita nuestra rutinas en cierta manera, ya que no podemos transportar ningún pasajero y es complicado trasportar algún tipo de paquete más allá de maleta o bolsa. Esto no quiere decir que sea poco versátil, si no que **hay que ser consciente de cual es su cometido** y que tipo de situaciones nos soluciona.



La batería del patinete eléctrico de Cecotec

Del mismo modo que no vamos a poder transportar un armario en un coche urbano, o, no vamos a poder desplazar a nuestra familia en un biplaza, o, no vamos a poder recorrer 1.000 km en un coche eléctrico con una sola carga, debemos recordar para que se ha concebido cada tipo de vehículo y más concretamente un patinete eléctrico como con el que he convivido.

Nos permiten desplazarnos en entorno urbanos, ahorrando tiempo y eso es un bien muy preciado para todos. Pero **hay que estar dispuestos a jugar con las reglas del juego**, cumpliendo las ordenanzas municipales, conviviendo y respetando a los otros usuarios de la vía, especialmente los peatones.



•



•



•

La DGT anuncia nuevas reformas viales: limitar a 30 km/h la velocidad en ciudad y otras restricciones

original



La Dirección General de Tráfico ha anunciado **algunas medidas que tiene previstas aprobar en los próximos días**. El anuncio se ha llevado a cabo en la revista de la DGT y entre algunas de las normas que se van a implantar se encuentran nuevas medidas respecto a los límites de velocidad.

Según han informado, el límite de velocidad en ciudad **quieren bajarlo de 50 km/h a los 30 km/h**. Una de las razones que han motivado a este cambio ha sido la probabilidad de que un peatón muera atropellado. Según indicó la propia DGT, si se sufre un atropello a una velocidad de 30 kilómetros por hora, **la probabilidad de morir es cinco veces menor** que si el arrollamiento se produce a 50 kilómetros por hora.

Otro de los motivos **han sido las emisiones de CO2 a la atmósfera** ya que sería mucho menor si la velocidad se estableciese a 30 km/h. A esta medida, además de las ciudades, se suman las vías de un carril por sentido de la circulación, de un lado, y de forma regular los vehículos de movilidad personal.

Además, otra de las regulaciones que se llevarán a cabo es limitar **la velocidad de los patinetes eléctricos** a un máximo de 25 kilómetros por hora.



Este 2019 acabará con el mínimo histórico de víctimas mortales en carretera

Beatriz Solano • [original](#)

Los datos de víctimas mortales en carretera mejoran con respecto a los de años anteriores. A fecha de 17 de diciembre, el año pasado, en 2018, se habían registrado 1.148 víctimas mortales y este año la cifra descendía a 1.053, casi un centenar menos.

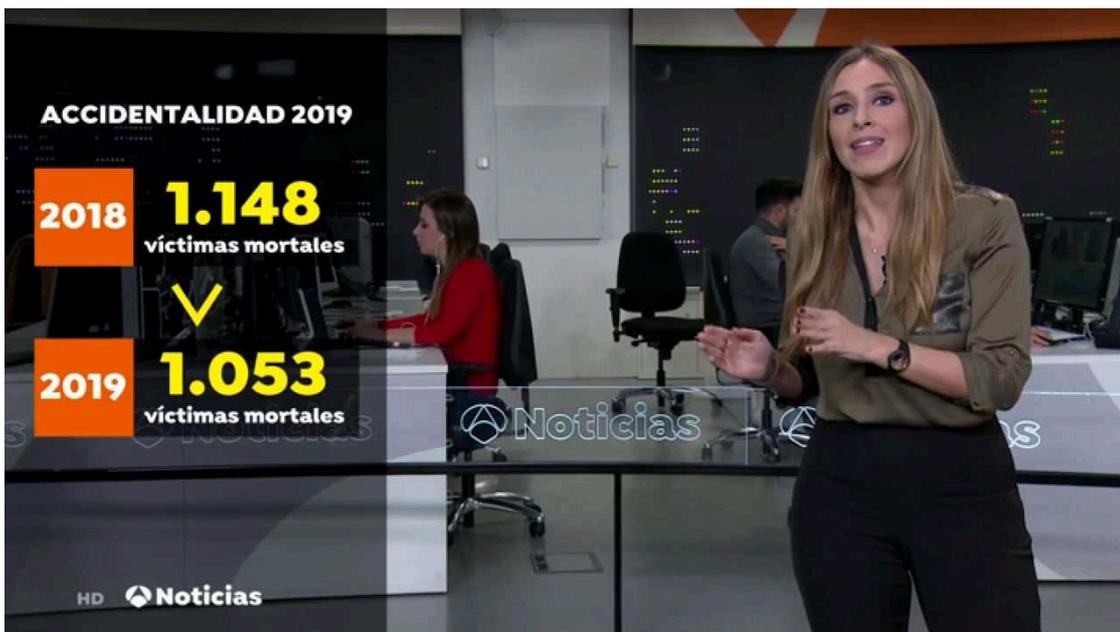
Por comunidades autónomas, donde más se ha reducido el número de fallecidos en la **Comunidad Valenciana**, donde se ha pasado de 120 a 88 víctimas mortales seguida de **Castilla y León**, con un reducción de 107 a 82 fallecidos.

En este balance ha tenido **mucho que ver el verano**, entre los meses de julio y agosto ha habido que lamentar 220 fallecidos en carretera, pero son 40 menos que en 2018.

Así, en balance, hay más accidentes de tráfico, pero son menos lesivos si hablamos de coches. Por ello, las causas de estos datos pueden ser que los **vehículos son más seguros**, las carreteras convencionales son de 90 kilómetros por hora y los conductores, más concienciados, se llevan por primera vez un agradecimiento de la DGT.

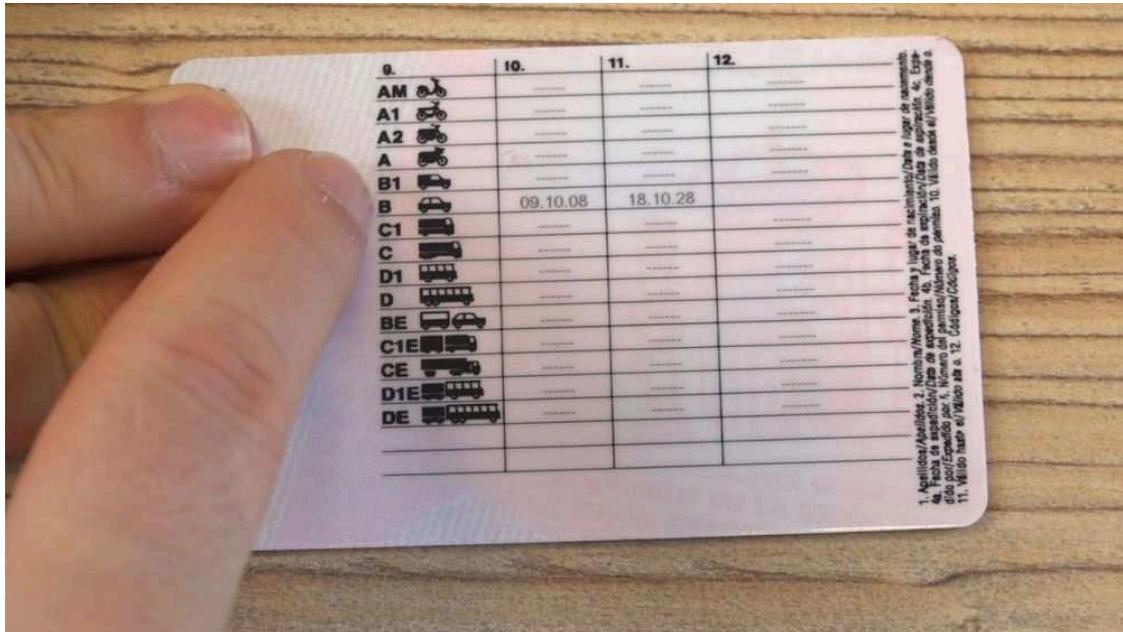
Sin embargo, crece la mortalidad en colectivos de riesgo como motoristas o ciclistas.

El alcohol y las drogas siguen estando detrás de la mitad de las muertes en carretera, pero las **distracciones** son en este momento la principal causa de accidentalidad (35%).



¿Qué diferencia hay entre permisos, licencias y autorizaciones de conducir?

original



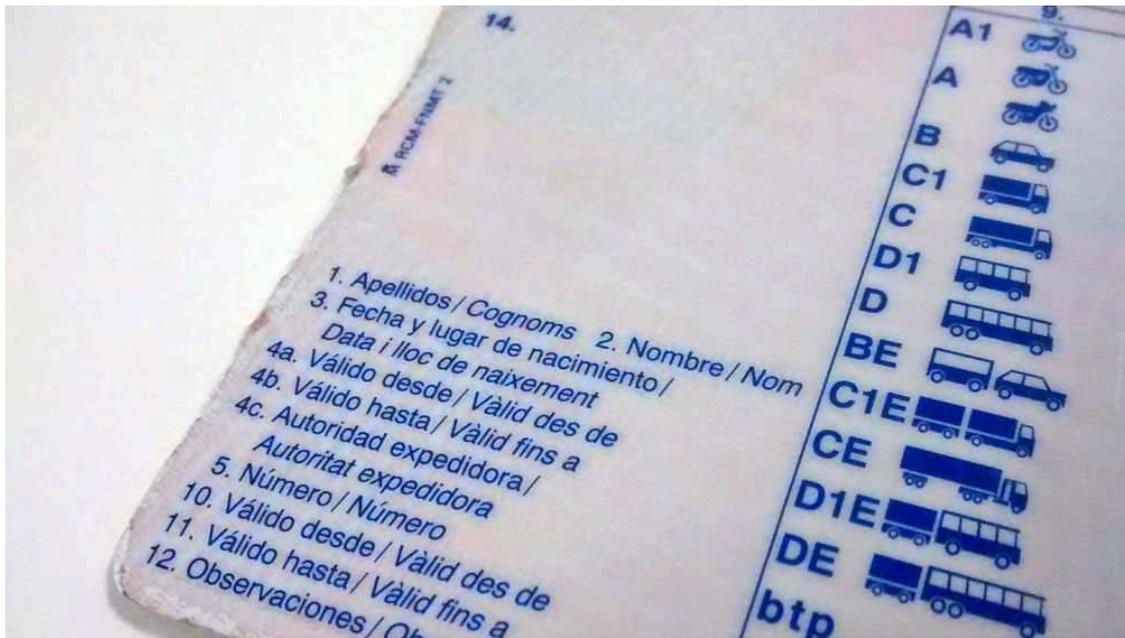
En la actualidad para poder circular libremente con vehículos a motor y ciclomotores debes disponer previamente de la autorización y debemos de cumplir algunos requisitos para acceder a cada uno de ellos.

El tipo de autorización necesaria depende del tipo de vehículo, **pudiendo distinguir entre permisos y licencias de conducir**. Cada una de ellas es específico para distintos tipos de vehículos. En este pequeño vídeo te mostramos todo lo que necesitas saber. **VER VÍDEO**.

Te puede interesar... ¿Qué significan los códigos cifrados que aparecen en mi carné de conducir?

¿Te has fijado alguna vez en esos códigos numéricos que aparecen en tu carné de conducir? Posiblemente, no te hayas detenido en ellos hasta este momento, pero todavía es mucho más probable que no sepas qué significa cada uno de ellos.

Cada **carné de conducir está asociado a una persona, y por tanto, cada carnet expedido por la Dirección General de Tráfico (DGT)** sirve para ofrecer información en tanto a las limitaciones y características de cada conductor.



Qué cambia en el carnet de conducir de cara a 2020

Daniel Valdivielso • original



El **carnet de conducir** es uno de esos documentos que siempre llevamos encima, y que la mayoría de jóvenes, al cumplir la mayoría de edad, **se plantean obtener para empezar a disfrutar de la libertad** e independencia que da tener la posibilidad de desplazarse sin tener que contar con nadie más.

Pese a que el proceso de obtención del **carnet de conducir** es básicamente el mismo desde hace décadas, en 2019 se han introducido varios cambios que debemos destacar. **VER VÍDEO DE ARRIBA.**

Te puede interesar: **El nuevo examen de conducir, en el aire: la DGT quiere obligarte a pasar por clase**

El examen de conducir es el paso previo para obtener, de forma definitiva, el permiso de conducción en nuestro país. las nuevas reformas pretendidas para el examen teórico de conducir, siendo **una de las principales novedades la posibilidad de obtener el permiso teórico de conducir sin necesidad de asistir, de forma física, a una autoescuela**, una "oportunidad" de negocio para las autoescuelas virtuales y autoescuelas online.

Sin embargo, la **DGT** estaba muy de acuerdo con este punto e insiste así en que los aspirantes a obtener el carné de conducir deberán haber recibido al menos ocho horas de clases teóricas presenciales.

DOS DE CADA CINCO CONDUCTORES RECONOCE HABER COGIDO EL COCHE DESPUÉS DE BEBER

todomotornoticias.com • original

El 14% reconoce conducir sobrepasando los límites legales de alcoholemia

El alcohol está presente un un 25% de las muertes en carretera.

Dos de cada cinco conductores reconoce haber cogido el coche después de ingerir bebidas alcohólicas con el serie riesgo para la seguridad vial, según un estudio del comparador de seguros acierto.com, que ha analizado la actitud de los españoles con el alcohol al volante. Hay que tener en cuenta, que existen ocho situaciones que, en caso de tener un accidente, no cubre el seguro y el alcohol es uno de ellos.

TASA		SANCIÓN
ALCOHOL	Entre 0,25mg/l y hasta 0,50mg/l	500 euros y 4 puntos
	Más de 0,50 mg/l	1.000 euros y 6 puntos
	Reincidentes	1.000 euros y 4 o 6 puntos (dependiendo de la tasa dada)

		SANCIÓN
DROGAS	Conducir con presencia de drogas en el organismo	1.000 euros y 6 puntos

Asimismo, hasta el 14% de los encuestados ha reconocido haber conducido por encima del límite legal de alcoholemia, una conducta que, además del peligro que implica, puede acarrear una sanción administrativa y la pérdida de puntos de carnet. Según datos del Observatorio Europeo para la Seguridad Vial, alrededor del 25% de las muertes en accidente de tráfico están relacionadas con el alcohol.

Alrededor del 25% de las muertes en accidente de tráfico están relacionadas con el alcohol.



Por todo ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) intensificará en estas fechas navideñas los controles de alcohol y drogas, ya que un conductor bajo los efectos de estas sustancias resulta peligroso para sí mismo y para el resto de usuarios de las vías.

Compañía DGT

Esta campaña de Tráfico supondrá la interposición de miles de denuncias y pérdidas de puntos que, a posteriori los conductores deberán recuperar. Es por esto que acierto.com ha recordado que en este punto el seguro del coche "puede ser útil", porque algunas pólizas cubren el coste de los cursos de recuperación del carnet.

"Eso sí, con ciertas limitaciones. Y haber perdido puntos por haber dado positivo en un control es una de las exclusiones más comunes", ha señalado el comparador de seguros online.

Seguros con recogida

En otro orden de cosas, [acierto.com](#) ha indicado que algunas compañías disponen de seguros para menores de 26 años que incluyen un servicio para enviar una grúa a remolcar el coche hasta casa y un taxi para que los jóvenes ebrios vuelvan a sus hogares sin conducir en esas circunstancias.

Este servicio está disponible todas las noches, desde las 0,00 hasta las 7,00 horas, tanto para asegurados de coche como para los motoristas. Eso sí, se limita a un radio de 25 kilómetros del domicilio habitual del asegurado y depende, en última instancia, de la disponibilidad de grúas y taxis en el momento de la solicitud.