

• Revista de Prensa •
Del 11/12/2019 al 12/12/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	11/12/2019	El Mundo Motor, 68-69	Hacia un sistema regulado	Escrita
2	11/12/2019	El Mundo Motor, 73	Los drones, las nuevas estrellas de la DGT	Escrita
3	11/12/2019	El Mundo Motor, 72	No pasar la ITV, un riesgo para todos	Escrita
4	12/12/2019	ABC Sevilla	Todo lo que necesitas saber para escapar de las trampas invernales de la carretera	Digital
5	11/12/2019	La Vanguardia	La DGT alerta de los efectos de las drogas en la conducción	Digital
6	11/12/2019	20 Minutos	Cómo evitar que te multen si vas en moto (o cómo ser un buen piloto)	Digital
7	11/12/2019	La Voz de Almería	Nuevo dispositivo de la DGT: frenar cuando estás cerca del radar no servirá	Digital
8	11/12/2019	Cronica Global El Espanol	La DGT aclara las normas que se aplican a los patinetes eléctricos	Digital

Hacia un sistema regulado

Patinetes

La falta de Gobierno ha impedido a Tráfico aprobar un reglamento para los patinetes eléctricos, cuyo uso ha seguido creciendo. Un vacío que han suplido los ayuntamientos con sus propias ordenanzas.

Hace unos años los principales actores del sector de la automoción lanzaban la profecía del *Mobility as a service*. Fabricar y vender coches iba a dejar de ser un objetivo único. La predicción se ha cumplido y hoy, bajo la palabra 'Movilidad' se agrupa toda una suerte de negocios que crecen año tras año. Tal es así que, según un estudio de McKinsey, el negocio de la micromovilidad (ciclomotores, bicicletas y patinetes) alcanzará los 500.000 millones de dólares (454.000 millones de euros) en 2030, la tercera parte en Europa. La cifra en España podría superar los 10.000 millones de euros. A esto habría que añadirle otras ventanas como el *carsharing* que durante el último año ha vivido cambios estructurales: BMW y Daimler han fusionado sus unidades o Emov ha pasado a integrarse en la división Free2Move.

Por Denis Iglesias

En 2018 irrumpieron en el paisaje urbano los conocidos como vehículos de movilidad personal (VMP), categoría bajo la que se integran los patinetes eléctricos. Lo hicieron sin control y sin un marco legal al que atenerse. Un año después sigue sin existir una ley nacional que clasifique y acote su uso. La principal razón: la inexistencia de Gobierno, algo que ha dejado en la bandeja de borradores un buen número de cambios en materia de Seguridad Vial. A pesar de ello, los ayuntamientos han elaborado sus propias ordenanzas y en algunos casos han otorgado autorizaciones para que operen las empresas de alquiler de patinetes. Y es que los VMP se han multiplicado tanto en su uso particular como compartido.

Además, a diferencia de otras alternativas de movilidad, han conquistado núcleos de población de todo tipo. Los operadores de micromovilidad son actores globales. Por ejemplo, el *Streetmate* es una de las propuestas de movilidad de Volkswagen. / EL MUNDO

El Streetmate es una de las propuestas de movilidad de Volkswagen. / EL MUNDO



plo, la norteamericana Lime, que en España tiene presencia en Madrid, Málaga, Pamplona, Sevilla, Valencia y Zaragoza; integradas en una red de más de 30 países.

Los patinetes han comido terreno a otros vehículos como las bicicletas (también eléctricas) o ciclomotores. A la vista de este interés, los fabricantes han lanzado sus propios VMP. Es el caso de Seat, que acaba de renovar su eXS KickScooter, que fabrica junto con Segway. Volkswagen, Skoda, BMW, Hyundai o Mercedes-Benz también tienen sus propios patinetes, pensados como una alternativa de transporte o como un vehículo que se puede meter en el maletero para realizar el conocido como *transporte de última milla*.

Pero dentro de los VMP cabe ahora una

siquiera para su aparcamiento. Tráfico quiere fijar además una velocidad máxima de 25 km/h. Los usuarios de patinete se manifestaron en septiembre contra estas limitaciones, ya que a su juicio hacen «inviable» el uso de los VMP como una alternativa a los vehículos de motor fuera de las grandes ciudades. Precisamente, en trayectos interurbanos se han detectado las infracciones más graves cometidas por vehículos que por su forma parecen patinetes pero cuyas características técnicas son las de un vehículo de motor. Al igual que a los ciclistas, se les puede practicar controles de alcoholemia y de drogas.

En octubre, Jorge Ordás, subdirector de Movilidad de la DGT, defendió la obligatoriedad de llevar casco en núcleos urbanos para estos vehículos. Otro elemento que se plantea exigir: el chaleco. A esto habría que unirle un seguro, propuesta anunciada por Grande Marlaska, ministro de Interior. Exigencia relacionada con la siniestralidad de los patinetes, vinculada a usuarios con poca o nula experiencia. Varias autoescuelas ofrecen ya cursos para el manejo de los VMP aunque no se plantea la exigencia de un carné.

Según la Fiscalía de Seguridad Vial, en 2018 (año del que se tienen datos) se produjeron 273 accidentes con VMP en los que se registraron cinco víctimas mortales. Una de ellas fue una anciana de 90 años que fue atropellada mientras paseaba por Esplugues de Llobregat. El usuario del patinete circulaba a menos de 10 km/h en el momento del accidente, por lo que se descartó el delito y se consideró una falta leve. Sin embargo, la Fiscalía ha insistido en que quien cometa imprudencias graves con uno de estos vehículos de la que resulten fallecidos o grandes lesionados, podría recibir penas de prisión de hasta seis años.

Además de unas reglas para el uso general de los patinetes, los ayuntamientos han de otorgar autorizaciones para las empresas que los comparten en vía pública. Algunas de estas compañías –sólo en Madrid operan más de 20– no han esperado a ese marco legal y han desplegado sus unidades. Sucedió en la capital española, pero también en Valencia,

donde fueron retirados, o en Sevilla. Barcelona, por su parte, continúa sin una ordenanza sobre el patinete o vehículo compartidos (ver apoyo) como los que operan en Madrid, casi único polo de desarrollo del *carsharing*. Ha habido iniciativas *indies* como Hyundai Vive, que puso a disposición de los habitantes de un pueblo de Guadalajara un Kona eléctrico.

MOVIMIENTOS DEL 'CARSHARING'

Siguen siendo cuatro las compañías que prestan este servicio. Otras podrían llegar, como WeShare, el servicio que Volkswagen ya presta en Berlín. En el último año, estas firmas de movilidad han sufrido cambios organizativos y operativos. Car2Go ahora se denomina Share Now después de la alianza de la marca de Daimler con la de BMW (DriveNow), que han constituido una marca que ahora opera en 30 ciudades con una flota de 20.000 vehículos en Europa y EEUU y cuatro millones de clientes registrados. Emov, el *carsharing* de PSA, se ha integrado en Free2Move, división que engloba los servicios de movilidad. El *carsharing* ha ajustado su área de servicio según la demanda, yéndose más allá del entorno de la carretera de circunvalación M30 a otras localidades y abandonando distritos con menos actividad.

Algo similar había hecho ya Car2Go, haciendo tarifas flexibles para propiciar la movilidad de los vehículos en las zonas más alejadas del centro. Y es que este tipo de firmas siguen sin ser rentables, aunque los fabricantes reconocen que hay que estar en el negocio, cuyo mayor gasto está en la logística para la recarga y distribución de los vehículos. El sector cree que el futuro pasa por coches autónomos concebidos de modo específico para este servicio. No subirán las tarifas para compensar otros importes como los generados por su reparación, porque consideran que esto provocará una espantada de usuarios, de ahí que sus precios se hayan mantenido entre los 0,20 y 0,30 euros el minuto.

Zity, el *carsharing* de Ferrovial y Renault, quiere expandirse en 2020 a París. Este año ha lanzado una opción para empresas que ya ofrecía algún competidor. El coche compartido corporativo es una fórmula a la que se han apuntado otros actores como ALD Automotive, que ha perfeccionado el suyo ofreciendo la posibilidad de usar los vehículos fuera del horario laboral. Wible, el servicio de Kia y Repsol, ha seguido una línea que enmienda la falta de aparcamiento que encuentran algunos usuarios. Ha afianzado las bases para dejar sus coches, que continúan siendo híbridos (el Kia Niro *enchufable*), a la espera de que llegue un 100% eléctrico. Sigue un modelo semejante al de compañías como Respiro o Ubeeqo, con fórmulas de alquiler más prolongadas. Y es que hoy más que nunca se puede usar y reservar un coche sin necesidad de tenerlo en el garaje. Por minutos, horas, días, por suscripción o *renting*.

EL CANDADO A LA MOVILIDAD DE BARCELONA



La Ciudad Condal introdujo las motocicletas compartidas antes que Madrid. Incluso fue la primera en fijar las bases para el uso de los vehículos de movilidad personal. Sin embargo, varias compañías siguen aún a la espera de una regulación para el uso de los patinetes y vehículos compartidos. En el caso de los primeros, varias firmas han desafiado el vacío legal desplegando sus VMP por las calles de Barcelona. La mayoría terminan en los

almacenes municipales porque no pueden dejarse tirados en cualquier sitio ni utilizar los aparcamientos de las bicicletas. A la alcaldesa Ada Colau tampoco le convence el sistema de 'carsharing' por minutos de Madrid y esta vía sigue cerrada. Si operan plataformas de 'carpooling', que tienen sus vehículos en aparcamientos públicos. Por el contrario, parece que el próximo año se potenciarán las motos compartidas. Todo apunta a que habrá hasta siete operadores que desplegarán 7.000 unidades.

enorme variedad de vehículos que la DGT quiere clasificar y delimitar. A día de hoy, la instrucción aprobada en 2016 por Tráfico continúa siendo el único texto legal que tienen los ayuntamientos para elaborar sus normas. Una taxonomía obsoleta, denunciada por los propios usuarios, que incluye categorías que no se corresponden con los vehículos que se venden. De ahí que cada consistorio haya adoptado su propio camino, generando un magma de normativas atomizadas que en algunos casos disienten en puntos como el uso del casco o la edad mínima.

En diferentes comparencias, la DGT ha dibujado las líneas maestras de la reforma que prepara, como son expulsar a los patinetes –también a las bicicletas– de las aceras, ni



Los drones, las nuevas 'estrellas' de la DGT

Desde el verano, tres de estos aparatos son capaces de controlar el tráfico y grabar de cara a posibles sanciones, aunque no están homologados (ni probablemente lo estén nunca) para multar por velocidad. La flota incluye otros ocho drones que solo vigilan y ayudan a gestionar el tráfico, con la idea de añadir otros 20 más. También el parque de radares se amplió en 2019: 20 dispositivos fijos extras en el periodo estival y casi otros 60 que se pensaba instalar antes de acabar el año. Y para terminar, la ocurrencia más sibilina: furgonetas y camiones camuflados, ocupados por agentes de la Guardia Civil a la búsqueda de infractores.



No pasar la ITV, un riesgo para todos

Algo falla cuando cerca del 20% de los vehículos se saltan cada año este examen obligatorio. Sobre todo, porque los que lo hacen son los más contaminantes e inseguros, como los turismos implicados en accidentes mortales y que, según la DGT, tienen una antigüedad media que supera los 13 años. Desde la patronal que agrupa a las ITV, piden que se dificulte o impida que un coche que no esté al corriente del examen, puede asegurarse. En el sentido contrario, esa limitación sí opera. Además, Tráfico conoce casi en tiempo real los vehículos que acuden a su cita.

Todo lo que necesitas saber para escapar de las múltiples trampas invernales de la carretera

original



La nieve y el hielo son dos de los **fenómenos climatológicos más peligrosos en la carretera**. En España, donde cada vez las olas de frío son más repentinas y duras, no estamos acostumbrados a conducir en condiciones extremas, por lo que la inexperiencia puede jugar una mala pasada. Por ello, reconocer y solventar las diferentes situaciones de peligro que se dan en la carretera, evitará sustos o accidentes. Según los últimos datos de la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT), en 2017 tuvieron lugar 4.289 accidentes con víctimas en vías interurbanas y 10.370 en vías urbanas, debido a condiciones de niebla, lluvia, granizo, nieve o viento.

Entonces, ¿qué deberíamos tener en cuenta al emprender un viaje? Para **Jordi Gené**, piloto de carreras y director técnico de la escuela de conducción [Volkswagen Driving Experience](#), lo más importante es la **anticipación visual, adecuar la velocidad a las condiciones de la calzada**. Cada nivel de adherencia del asfalto, requiere una velocidad distinta. «Siempre se tiene que adecuar la velocidad del coche con la del lugar y situación meteorológica». De hecho, «hay que ser suaves con el freno, con el acelerador y circular en marchas cortas, sobre todo, si se va en bajada para que el motor sea capaz de retener y no se tire demasiado del freno. Por el contrario, al arrancar en una cuesta, tienes que llevar una marcha más larga para ayudar a que el coche traccione más fácil y evitar los patinazos», añade el piloto.

Viajar con un **vehículo con ciertas capacidades off road o dotado con tracción a las cuatro ruedas**, aumentará su capacidad para escapar de las trampas invernales. Y, por supuesto, si «calza» unos buenos neumáticos de invierno, asegurarás un agarre óptimo y seguro, tan necesario en nevadas copiosas. Tanto si el vehículo es automático como manual, lo principal es utilizar una marcha más larga de lo habitual, lo que le quitará fuerza de giro a las ruedas y reduce las posibilidades de patinar. El freno debemos usarlo sin pisarlo a fondo y dosificándolo, aumentando la distancia de seguridad. La distancia en una frenada a 50 kilómetros por hora, en condiciones de mojado con neumáticos de invierno, son unos 32 metros aproximadamente. Cuando hay **nieve esta distancia se dobla**.

Todavía quedan dos meses para que termine la temporada de invierno, por lo que **reconocer y reaccionar a las trampas invernales** que se producen en carretera es prioritario:

Lluvia intensa: Atascos, problemas de visibilidad, balsas de agua... pero, sobre todo, un asfalto mucho más peligroso que reduce el agarre de los neumáticos, son los problemas que nos encontramos cuando cogemos el coche y está lloviendo. La lluvia es la situación climatológica más habitual en nuestro país, y la que más accidentes provoca –7% más de siniestralidad–.

Para reducir los riesgos es necesario, sobre todo, evitar el efecto «spray». Desde la DGT, detallan que, cuando llueve y circulas muy cerca del vehículo que está delante de ti, puede echar el agua que evacuan los neumáticos en tu parabrisas, provocando que tu visibilidad sea menor. Guardar la distancia de seguridad adecuada será suficiente para evitarlo.

Nevadas: Una simple nevada, aunque no sea intensa, requiere una conducción especial y la utilización de cadenas –se debe aprender a colocarlas en casa– ya que el agarre y la visibilidad es menor, se aumenta la distancia de frenado y la posibilidad de un patinazo o derrape. Por lo tanto, reducir la velocidad, encender las luces y circular por las rodadas de otros vehículos, evitará que la situación pueda terminar en accidente. No se deben utilizar los pedales de manera brusca o evitar sobreactuar con el volante, maniobras que puedan desestabilizar el coche.

El nivel de nieve se [indica a través de cuatro sencillos colores](#), para así extremar más la precaución en caso necesario. El verde significa que comienza a nevar. Cuando ésta ya cae de forma continua y comienza a depositarse en la carretera –las dificultades son mayores–, la señalización será amarilla. El color rojo predice que el asfalto se encuentra cubierto de nieve y, finalmente, el color negro, que el espesor de nieve en la carretera es abundante y estará prohibida la circulación por el riesgo de quedarse inmovilizado.

Hielo: Encontrarnos lluvia o nieve en el camino no es lo peor que puede suceder. Las placas de hielo son muy «complicadas de ver» y provocan la mayoría de los accidentes en la carretera. «A veces se puede ver algún brillo con el destello de los faros del vehículo, pero es inusual». Jorge Ortega, responsable técnico del Área de prevención y seguridad vial de Fundación Mapfre recomienda «intuir las placas, en vez de detectarlas». «Estas se encuentran en los arcones o en carreteras que no tienen demasiado tráfico, donde da la sombra o en el interior de las curvas así que es fundamental evitar estas zonas o tomar precauciones», añade.

Viento: En carretera, el viento es siempre molesto y peligroso, sobre todo, el que sopla fuerte, a ráfagas y de costado. Debemos poner especial atención en los lugares críticos, como salidas de túneles o al cruzarnos con vehículos voluminosos. En estas situaciones se pueden producir varios efectos en el vehículo que pueden hacer cambiar su trayectoria repentinamente, reducir la tracción y el agarre de las ruedas e incluso puede hacer volcar un vehículo de grandes dimensiones.

Cuando se note una sacudida o un balanceo del vehículo inesperado, lo fundamental será sujetar el volante con firmeza y contrarrestar la fuerza que ejerce el viento. Si nos empuja hacia la derecha, se debe girar con suavidad el volante hacia la izquierda, y viceversa.

Niebla: Con niebla muy intensa, el conductor pierde referencia de lo que pasa más allá del parabrisas, no se distingue el trazado ni se percibe la presencia de otros vehículos hasta que prácticamente están encima. Además, la niebla humedece la calzada haciéndola más deslizante, y si las temperaturas descienden por debajo de cero grados, podría llegar a helarse. Ante esta situación, hay que encender el antiniebla delantero para ver, y el trasero, para ser visto. Nunca se deben utilizar las largas ya que deslumbrarán a otros conductores. Asimismo, desde la DGT, aconsejan usar como guía las marcas longitudinales del centro y laterales de la carretera y desaconsejan adelantar.

[Todo lo que necesitas saber para escapar de las múltiples trampas invernales de la carretera](#) es un contenido original de ABC.es

La DGT alerta de los efectos de las drogas en la conducción

Redacción • original

Desde el 9 al 15 de diciembre se activa una campaña especial de vigilancia de alcohol y drogas en la que se prevé que se realicen 25.000 pruebas diarias



Entorno a un 10% de los accidentes de mayor gravedad en nuestro país están relacionados con el consumo de drogas (Mané Espinosa)

Se habla mucho sobre los efectos negativos y la peligrosidad que supone conducir bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, **el consumo de estupefacientes**, aunque no está tan generalizado, altera gravemente nuestras capacidades y nuestro control, dos factores esenciales cuando circulamos.

Las drogas de abuso, entre las que destacan el hachís, la marihuana, la cocaína, las anfetaminas, el éxtasis o la heroína, aumentan el riesgo de accidentalidad. Por lo que es totalmente necesario que conozcas **qué efectos producen estas drogas**, cómo afectan a tu conducción y que seas consciente de los peligros que representan.



Las drogas depresoras disminuyen o entorpecen las distintas funciones del Sistema Nervioso Central (LV / Archivo)

Según la Dirección General de Tráfico, se calcula que entorno a **un 10% de los accidentes de mayor gravedad** en nuestro país están relacionados con el consumo de estas sustancias. El Plan Nacional sobre Drogas expone que en España las drogas ilegales más consumidas son el cannabis la cocaína, el éxtasis y las anfetaminas. Todas ellas alteran gravemente nuestras capacidades físicas y mentales para conducir con seguridad.

Según la DGT, un 10% de los accidentes de mayor gravedad en nuestro país están relacionados con el consumo de drogas

Aunque cada sustancia es distinta, a grandes rasgos pueden clasificarse de manera sencilla en **tres grandes grupos**: depresoras, estimulantes o perturbadoras.

En general, las **drogas depresoras** disminuyen o enlentecen las distintas funciones del Sistema Nervioso Central, por lo que tu percepción estará alterada, no dispondrás de la información correcta y adecuada para interpretar las situaciones de tráfico, te distraerás con más facilidad, dudarás más, tus movimientos serán más lentos y tomarás decisiones más peligrosas de lo normal, ya que te sentirás desinhibido y con una falsa sensación de control. Las sustancias más importantes dentro de este grupo son el **alcohol, los derivados del opio como la heroína, la morfina o la metadona, y muchos fármacos** indicados para calmar la ansiedad (ansiolíticos), para ayudar a dormir (hipnóticos) o que actúan como relajantes musculares.



Las drogas de abuso alteran gravemente nuestras capacidades físicas y mentales para conducir con seguridad (Volkswagen)

En el caso de las **estimulantes**, estas sustancias aceleran el funcionamiento normal de tu cerebro y provocan un estado de activación elevada, por lo que estarás más activo e inquieto, lo que te puede llevar a comportarte de manera impaciente e impulsiva, disminuirá tu sensación de fatiga y te verás capaz de conducir más horas de las que deberías, sobrevalorarás tus capacidades y te arriesgarás más y tu tu comportamiento será más peligroso al volante. Dentro de este grupo de drogas destacan los estimulantes mayores, como las **anfetaminas, la cocaína o el speed; los estimulantes menores, como la nicotina del tabaco, las xantinas, como la cafeína, la teína y la teobromina** (se encuentra por ejemplo, en el cacao).

Las **perturbadoras** alteran gravemente el funcionamiento del cerebro, dando lugar a efectos muy variados en función de la sustancia de que se trate, por lo que tu percepción y tu atención quedarán gravemente alteradas, se producirán alteraciones muy importantes en tu pensamiento, que te llevarán a tomar decisiones incorrectas e imprevisibles, disminuirán tus reflejos y tu coordinación motora y podrás sufrir estados de conciencia alterados. Dentro de este grupo destacan los alucinógenos más típicos como el **LSD, la mescalina o el peyote; los derivados del cannabis, como el hachís y la marihuana; muchas drogas de síntesis,**

como el éxtasis o el MDMA; Algunos inhalantes, como colas o disolventes.



En España las drogas ilegales más consumidas son el cannabis la cocaína, el éxtasis y las anfetaminas (Jamesmcq24 / Getty)

Para concienciar de sus efectos y su peligrosidad al volante, la DGT ha publicado una imagen en Twitter en la que explican los efectos de cada una de las drogas más consumidas en España.

Cannabis, Marihuana y Hachís: El consumo de estas sustancias altera la percepción del que las consume, produce cambios de humor alteraciones de los colores, relajación, hilaridad, somnolencia, vértigo y altera la percepción del espacio.

Cocaína: Esta droga estimula y crea un estado de excitación o aceleramiento, agresividad, menor concentración, falta de sensación de fatiga, etc.



Con el objetivo de prevenir el consumo de alcohol y drogas al volante durante estos días, la Dirección General de Tráfico (DGT) tiene activa una campaña especial de vigilancia (Mané Espinosa)

Anfetaminas: el consumo de esta sustancia produce euforia, excitación, retraso del sueño, agotamiento, reacciones violentas...

Opiáceos (morfina, heroína...): sensación de relajación y de bienestar, sedación...

Éxtasis: estimulación y estado de excitación o aceleramiento, falta de concentración y atención, visión borrosa...

LSD e inhalantes (colas, pegamentos): alucinaciones, reacciones agresivas, ansiedad, pánico, cambios de percepción y de humor...

Nunca hay que olvidar que en la carretera, e incluso en el propio vehículo, no estamos solos. Si no estamos en condiciones de ponernos al volante, lo mejor es dejar que otra persona lo haga o recurrir a otros medios de transporte. La falsa creencia de que dominamos la situación puede provocar un siniestro que se lleve por delante la vida de terceras personas. **Especial atención a las próximas fechas**, donde abundan las cenas y las reuniones y podemos caer en la tentación de mezclar alcohol con la conducción.

Si no estamos en condiciones de ponernos al volante, lo mejor es dejar que otra persona lo haga o recurrir a otros medios de transporte

Con el objetivo de prevenir el consumo de alcohol y drogas al volante durante estos días, la Dirección General de Tráfico (DGT) tiene activa una **campaña especial de vigilancia**. Desde el 9 al 15 de diciembre, intensificará los controles, de modo que habrá más probabilidad de que un conductor sea requerido para someterse a un test de alcohol y drogas. Está previsto que los agentes realicen **25.000 pruebas diarias**, a cualquier hora del día, en cualquier tipo de vía.

Cómo evitar que te multen si vas en moto (o cómo ser un buen piloto)

original



Unsplash

Tras las últimas modificaciones del reglamento, también es obligatorio el uso de guantes.

Aunque como vehículo permiten mayor libertad de movimiento a la hora de conducir, las **motocicletas y ciclomotores también tienen más tendencia a infringir las normas** y a sufrir accidentes de tráfico.

Según los [estudios que publica la DGT](#), un motorista corre un riesgo 17 veces mayor por kilómetro recorrido que el conductor de un coche o furgoneta. Para evitar la alta siniestralidad de este colectivo, es necesario que tanto pilotos de las ruedas como conductores de las cuatro pongan de su parte.

Lo primero de todo es protegerse. **Usar el casco es obligatorio** desde hace años y, tras las últimas modificaciones del reglamento, **también lo son los guantes**. No llevarlos podría ser razón de multa de hasta 200 euros, si la normativa de la [DGT](#) termina de aprobarse. Y aunque no sería motivo de sanción, también **se recomienda llevar ropa adecuada y homologada** para conducir uno de estos vehículos, así como equiparse correctamente ante un viaje por carretera.

No zigzaguear entre vehículos

Aunque a veces tiene que sobrepasar zigzagueando a otros vehículos, sobre todo cuando hay atascos, [es mejor no caer la tentación para evitar multas](#) o accidentes. Según el Reglamento de Circulación, **las motos deben seguir las mismas normas que los coches** y en ello va incluido conducir por el centro del carril (sin ir de un lado a otro) y señalar con tiempo las maniobras que vayan a hacerse. Obviamente, **tampoco se puede conducir haciendo caballitos o en paralelo**. La multa por conducción temeraria es de hasta 500 euros y con pérdida de incluso 6 puntos de carnet.

En lo que a adelantar entre coches cuando estos estén parados, el reglamento no especifica nada concreto, simplemente se menciona que **para adelantar hay que dejar un margen lateral de seguridad razonable**. Si bien al estar en un atasco no se pondría en riesgo la seguridad vial, es mejor curarse en salud y no zigzaguear para sobrepasar si no hay espacio suficiente, ya que las reglas quedarían a interpretación de los agentes de tráfico.

Nuevo dispositivo de la DGT: frenar cuando estás cerca del radar no servirá

original



Por el momento no es más que una experiencia piloto de la DGT. Europa Press

Con el objetivo de reducir la preocupante cifra de 1.200 muertos en las carreteras y más de 500 en vías urbanas de las ciudades, el director general de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, trabaja en una serie de medidas para revertir la situación. **Desde sanciones de hasta seis puntos del carné por utilizar el móvil al volante hasta una nueva serie de radares para controlar el tráfico.**

Según informa la [Cadena SER](#), entre estos radares destaca uno, que **ha comenzado a probarse en distintas ciudades del país durante los últimos meses, que ha sido diseñado para evitar que se reduzca la velocidad antes de llegar a un radar fijo de forma repentina.** Es conocido como el radar en cascada y consiste en colocar un cinemómetro móvil tras el radar fijo para detectar los excesos de velocidad.

De esta manera, **cada vez que el conductor o conductora trate de acelerar más de la cuenta tras superar un radar, el cinemómetro móvil registrará el exceso de velocidad y multará al infractor.** Así, la Dirección General de Tráfico pretende **acabar con la costumbre de llegar a un radar, frenar y volver a acelerar una vez lo hayamos pasado.**

Una experiencia piloto que podría dar el salto al resto del país

Sin embargo, **por el momento no es más que una experiencia piloto que ha comenzado en la Diputación Foral de Navarra.** En base a los resultados de esta prueba, la DGT extenderá este tipo de radar a todo el país o los suprimirá por completo. No obstante, y teniendo en cuenta que **este tipo de radares son mucho menos costosos para la DGT que lo que supone un radar de tramo,** es una opción a tener en cuenta.

¿Sabías cuál es el margen de error aplicado actualmente?

Todo depende de si se trata de un radar móvil o un fijo, tal y como explica la asociación de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) en base a la última normativa aprobada en 2010. **En el caso de los radares móviles, el margen de error sigue la conocida como 'norma de tolerancia 7'.**

Es decir, **los radares móviles aplican un margen de error de 7 kilómetros por hora en vías cuya velocidad máxima sea inferior a 100 kilómetros por hora.** Por lo tanto, el radar

nos comenzará a sancionar a partir de 58 km/h en una zona limitada a 50 km/h. En caso de que la velocidad máxima supere los 100 kilómetros por hora, se aplicará un margen del 7%. Así, **todos aquellos turismos que viajen a más de 117,7 km/h en una vía fijada en 110 recibirán una multa en sus respectivas casas.**

En el caso de los radares fijos, **la DGT reduce el margen de error a apenas cinco kilómetros por hora en caso de las carreteras con una velocidad máxima permitida a 100 km/h y el 5% si la velocidad máxima supera dicha cifra.** Por lo tanto, un radar fijo saltará a 96 km/h en una vía limitada a 90 km/h y a 126km/h en una vía de 120. En lo que respecta a los radares de tramo, se aplica la misma 'norma de tolerancia 7'.

La DGT aclara las normas y multas que se aplican a los patinetes eléctricos

original

Ante el caos normativo relativo a la regulación de los **patinetes eléctricos** --o vehículos de movilidad personal (VMP), su denominación técnica--, la **Dirección General de Tráfico** ha difundido **una instrucción transitoria en la que establece una serie de criterios clarificadores** dirigidos a los usuarios de estos vehículos, a los ayuntamientos y a los agentes de la autoridad, hasta que se desarrolle la normativa correspondiente. Una reglamentación que irá en la misma línea de lo que se está debatiendo en la **Unión Europea (UE)**.

La instrucción detalla la regulación aplicable actualmente a todos aquellos vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y **propulsados por motores eléctricos** que puedan proporcionar una velocidad máxima comprendida **entre los 6 y los 25 km/h**. Sobrepassarlo está prohibido, y menos de 6 km/h está considerado como **juguete**.

Comportamientos sancionables

Los usuarios de **VMP** tienen la obligación de **someterse a las pruebas de alcohol y/o drogas**, siendo sancionados con la misma cuantía económica que si condujeran **un vehículo** (de 500 a 1.000 euros, dependiendo de la tasa de alcohol, y 1.000 euros si se detectan drogas en sangre). En caso de negarse, serán denunciados y, si dan positivo, se procede a **inmovilizar el patinete**.

Al tratarse **como conductores de vehículo**, tienen prohibido conducir haciendo **uso del móvil o auriculares**. Tampoco pueden **circular por aceras y zonas peatonales**, aunque sí podrán **conducir por carriles bici** y carreteras de las ciudades. Aunque todo esto se matizará con las variaciones que pueda haber en cada ordenanza municipal. Si no hay cambios, todas estas infracciones **se castigarán con 200 euros** de multa.

Otros aspectos

Los **VMP** están preparados para transportar a un pasajero y, por tanto, **solo podrán transportar a una persona**. Si hay más de una subida, hasta 100 euros de multa. Igual que, en **conducción nocturna**, están obligados a llevar **alumbrado y prendas o elementos reflectantes**. De no ser así, sanción de 200 euros.

En cuanto al **uso obligatorio de casco** u otros elementos de protección, lo regirá **la ordenanza municipal**. En el caso de que la normativa lo regule como obligatorio, la sanción será de 200 euros e **inmovilización del vehículo**.

Puntos sin resolver

La DGT **no se moja** en cuanto a paradas y estacionamientos. Aconseja **que la acera sea del peatón**, pero lo deja en manos de las ordenanzas. Además, todas estas **regulaciones serán respuestas por los padres** o tutores legales o de hecho responderán en caso de que el infractor sea un menor. Pero siguen **sin edad mínima** para su conducción.

Y, por si no fuera lo que más preocupara, los patinetes eléctricos **no necesitan seguro obligatorio** ni se les exige autorización administrativa para circular. Tampoco implicará **perdida de puntos del carné** una infracción al manillar de un **VMP**.

