

• Revista de Prensa •  
Del 01/03/2019 al 04/03/2019



## ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
<b>SECTOR</b>				
1	04/03/2019	Viva Jerez, 3	Jerez se anticipa a la invasión de los patinetes eléctricos	Escrita
2	03/03/2019	El Faro de Ceuta, 7	La Ciudad descarta una regulación propia sobre el uso de los patinetes	Escrita
3	03/03/2019	Diario de Mallorca Business, 8	La calzada será el imperio del más fuerte y cementerio del débil	Escrita
4	03/03/2019	La Nueva España Avilés, 7	Herido tras caer de un patinete eléctrico cuando circulaba por la avenida de Gijón	Escrita
5	02/03/2019	El Periódico de Extremadura, 35	El carné de conducir, entre 300 y 900	Escrita
6	02/03/2019	El Día de Valladolid, 16-17	El Ayuntamiento agrupará en una sola ordenanza la del tráfico, la ciclista y la nueva de patinetes	Escrita
7	02/03/2019	Centro Zaragoza, 44-47	Dispositivos de movilidad personal	Escrita
8	04/03/2019	El Economista	Cómo renovar el carnet de conducir: cuánto cuesta, plazos y puntos del permiso	Digital
9	03/03/2019	ABC Sevilla	La Fiscalía apunta al patinete eléctrico: «Ya van 273 accidentes»	Digital
10	03/03/2019	20 Minutos	Cinco consejos para ganar seguridad al volante	Digital
11	01/03/2019	La Voz de Galicia	La red viaria tiene una treintena de puntos de elevada concentración de accidentes	Digital
12	01/03/2019	Informaría Digital	Consejos para conductores primerizos	Digital

**MOVILIDAD** Desde 2016 una modificación de la Ordenanza de Circulación regula el tránsito de estos vehículos

# Jerez se anticipa a la ‘invasión’ de los patinetes eléctricos

**MEDIDAS** La normativa les reserva el carril bici, pero nunca a más de 25 kilómetros

**SEGURIDAD** Su proliferación hace necesario más control de la Policía Local

**PREVISOR** Ciudades como Sevilla han empezado ahora a abordar el problema

Rocío Alfaro

**JEREZ** | La proliferación de los patinetes eléctricos es un fenómeno global que prácticamente está ya en todas las ciudades españolas y en Jerez cada día se ve a más ciudadanos circulando en un vehículo que está en el punto de mira de todos, especialmente en el de la Dirección General de Tráfico, que está acelerando los trámites para que dejen de estar “fuera de la ley”.

En Sevilla los servicios jurídicos están revisando la normativa para incorporar sanciones y regular la obligación de que circulen por carriles bici y no por las aceras ante el incremento del uso de este transporte y sus choques en la convivencia con el peatón.

En Jerez, el Ayuntamiento tiene hecho los deberes desde junio de 2016, cuando a raíz de la ampliación de la red de carril bici en la ciudad en 44 kilómetros, aprobó en un Pleno una modificación de la ordenanza de circulación para adaptarse a la nueva realidad, previo consenso con los colectivos en la Mesa de Movilidad.

## El apunte

### La DGT también adopta medidas

■ ■ El atropello mortal a una anciana por un patinete eléctrico el pasado mes de noviembre en Esplugues de Llobregat, en Barcelona, ha sido la gota que ha colmado el vaso para que la DGT ponga coto a este transporte

En virtud de esta normativa municipal, los patinetes podrán circular por el carril bici si son eléctricos, pero no si tienen motor de combustión. Podrán hacerlo a velocidades desde los 10 a 25 kilómetros por hora, pero nunca rebasando este límite.

Eso en el interior del trazado, ya que fuera de él, como precisa a este periódico el teniente de alcaldesa delegado de Movilidad, José Antonio Díaz, “al paso de una persona”.

¿Se da esto último en la práctica? Por lo general los



Los patinetes eléctricos han comenzado a circular de forma cada vez más habitual por las calles de Jerez. EFE

que no hacen uso del carril bici no suelen ir al ritmo del peatón, por lo que el incremento de estos aparatos eléctricos desde la aprobación de estos cambios en la ordenanza va a dar más trabajo a la Policía Local a la hora de aplicar mano dura y sancionar a quienes no

cumplan la normativa para prevenir accidentes y atropello.

De momento, el 092 ya ha presentado un informe sobre este asunto en Fiscalía. “Hace falta un control exhaustivo y educar a la gente pero regulado está; ya en 2016 había un

auge y no quisimos dejar lagunas porque también en el sector turístico se utiliza mucho”, sostiene Díaz. Además, cada vez son más los ciudadanos, especialmente los más jóvenes, que se mueven en patinetes eléctricos para desplazarse por la ciudad.

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m



La Instrucción de 2016 advertía que los VMP no podían ser asimilados a la figura del peatón, pero tampoco catalogarlos como vehículos de motor.

REPRODUCCIÓN

# La Ciudad descarta una regulación propia sobre el uso de los patinetes

● **Gobernación espera cambios legales a nivel estatal y, mientras, recuerda que están prohibidos en espacios peatonales, donde el usuario puede ser multado**

**E. F. CEUTA**

Los patinetes eléctricos han atropellado la normativa vigente de Seguridad Vial y la Dirección General de Tráfico (DGT) esperaba para este año, en forma de Decreto-Ley, un nuevo marco legal al que ceñirse para considerar formalmente los denominados vehículos de movilidad personal (VMP) como tales.

En los dos años largos que han pasado desde noviembre de 2016, cuando se publicó la Instrucción 16/V-124 de la DGT, el único referente regulador vigente sobre los VMP, su uso se ha multiplicado. En Ceuta todavía

no son una plaga pero sí se ven cada vez más a menudo ya no como juguetes bajo los pies de personas más o menos jóvenes sino en manos de adultos que los utilizan como medio de transporte, a veces por las aceras, a veces por la calzada, cada vez más potentes. Incluso se han convertido en un recurso útil para quienes viven a caballo de las dos orillas del Estrecho y, en sus desplazamientos por Ceuta o Algeciras, los prefieren a una bicicleta o una moto.

El consejero de Gobernación, Jacob Hachuel, tiene claro que “actualmente y a la espera de que la DGT apruebe una nueva Ley de Seguridad Vial el uso de ese tipo

de vehículos está prohibido por cualquier zona peatonal y sus usuarios son, por lo tanto, susceptibles de ser multados”. La Ordenanza de Circulación vigente, de 1998, prohíbe expresamente “circular por zonas peatonales montados en bicicletas, monopatinés, patines o aparatos similares”.

En 2016 la DGT indicó que los VMP podrían ubicarse físicamente “en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local”, a la que también atribuyó la competencia para “autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o

habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía”.

El Gobierno local no tiene, no obstante, previsto ni cree necesario hacer ningún desarrollo normativo municipal del asunto y se limitará a aplicar la normativa nacional de referencia.

Los patinetes, entendidos como tales los más avanzados, no los “juguetes” de niños, se ubican en un espacio un tanto indeterminado por “la imposibilidad” de asimilarlos tanto “a la figura del peatón, y que, por tanto, no pueda hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a aquel”; como a vehículos de motor, ya que “su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados de este modo”.

**La Ordenanza de 1998 ya veta bicis, patines y similares por las zonas peatonales**



Alguersuari momentos antes de su conferencia.

# Jaime Alguersuari

Expiloto de motociclismo, periodista, editor y promotor

## “La calzada será el imperio del más fuerte y cementerio del débil”

Este periodista, editor, campeón de motociclismo y promotor de eventos es una de las leyendas vivas del deporte del motor en nuestro país. Por sus pruebas han pasado los más destacados pilotos de las dos y las cuatro ruedas, y ha sido testigo de excepción de todo el movimiento del motociclismo desde hace más de medio siglo. Aunque toda esa experiencia le plantea, según dice, “cada vez más dudas”

**David Arráez**  
PALMA

**LA ENTREVISTA**

@UsuarioArraez

### ■ ¿Cómo se le ocurre a un joven de 24 años, a mediados de los 70, fundar una revista de motos sin ningún capital?

—Pues todo empezó con una pasión desmedida por la motocicleta. Estudié periodismo, me crié en una familia de periodistas, y la fotografía fue uno de los elementos de comunicación más importantes para mí. Mi padre fue mi gran maestro, y con mi hermano, que superó al maestro, lo puse todo en marcha. Mi hermano, José María Alguersuari, fue el mejor periodista gráfico de *La Vanguardia*. Y como suelo mirar más allá de lo inmediato, me di cuenta de que solo con la revista no podría seguir adelante. Entonces me dije que tenía que montar negocios alternativos ya que solo de la prensa no podría vivir.

### —¿Qué vino después?

—Después de crear la revista *Solo Moto*, a los dos años, nace el Trial Indoor, que alimentó a la revista. Y entonces me di cuenta de que solo con la editorial no podía ser, por lo que empezamos a fabricar cosas de manera imparable.

### —¿Qué otros eventos siguieron al Trial Indoor?

—Muchos. Después del trial Indoor vino el supercross, el enduro, y todo en el Palau d'Esports de Barcelona.

### —También fue usted un destacado motociclista...

—Fui campeón de España de 50 cc. Gané las 24 Horas de Montjuic y gané las 24 Horas de Le Mans en el Bol d'Or. Todo eso fomentó un gran espíritu de velocidad en mí.

### —¿Le llevó todo esto a crear el Criterium Solo Moto?

—Sí. Y como todo en mi vida, el Criterium Solo moto tenía un titular: “¿Quieres ser figura? Sígueme”. Y ahí empezaron todos. Sito Pons, Jorge Martínez Aspar, Alex Crivillé, Sete Gibernau...

### —¿Cuál cree que fue el éxito de aquella cuna de grandes pilotos?

—Unas normas muy cortas. Casi te diría que la ausencia de normas. Aquello consistía en ir a correr al circuito de Calafat tres veces en un año, que por eso se llamaba Criterium, y el reglamento era muy sencillo. Mientras fueran motos españolas, monocilíndricas de 250 cc., podías trucarlas lo que quisieras. Lo cual era como no tener reglamento.

### —Y luego llegarían los eventos de las cuatro ruedas y los grandes reconocimientos del mundo del motor...

—Creamos la Fórmula Nissan, que es el padre y la madre de todo lo que ha ocurrido en España en la Fórmula 1. Y como dices tengo la suerte de haber sido galardonado con las medallas de oro de las dos federaciones del motor en España.

### —¿Cuál cree que será el medio de transporte que predominará en las ciudades del futuro?

—Todo se está moviendo de una forma que creo sinceramente que nadie puede res-

“ Cuando los coches, las motos, los furgones y las furgonetas no existan, entonces las calzadas serán perfectas para los patinetes, las ‘paticosas’ y las bicicletas

ponder a esa pregunta a día de hoy. Fíjate en una cosa, ni la DGT tiene claro cómo armonizar legalmente y estructurar la relación entre todos los medios de transporte que van surgiendo. Y me refiero a las bicicletas, los patinetes y las ‘paticosas’. En Barcelona y en Madrid ya está pasando. Y a Mallorca va a llegar. No tengas ninguna duda.

### —En realidad ya ha llegado con los patinetes eléctricos circulando por las aceras. ¿Cuál cree que debería ser la solución a ese problema?

—Los patinetes, si tienen que seguir la normativa que se va a implantar en breve, por parte de muchos ayuntamientos, en la acera, que es propiedad del peatón, tendrán que ir a la calzada.

### —¿Y no le parece que eso es muy peligroso para los usuarios de las ‘paticosas’, como usted dice?

—Por supuesto. La calzada va a ser siempre el imperio del más fuerte y el cementerio del más débil, que son los usuarios de los patinetes. Porque entre coches, motos, furgonetas, camiones y autobuses, ¿quién es el más débil? El del patinete. O el de la bicicleta. Ahí hay un conflicto tremendo y apasionante sobre la movilidad.

### —¿Hay entonces que hacer más carriles

### bicic que también sean para los patinetes?

—No. Lo que yo creo es que ahora mismo estamos en un callejón sin salida porque nada de lo que se haga va a cambiar la estructura de las ciudades, especialmente de las medievales. Y casi todas en España lo son. La mayoría de las ciudades tienen un centro medieval, como Palma, y ahí es muy complicado incrustar carriles bici. Aparte de que no puedes crear carriles para que circulen bicicletas, patinetes y ‘paticosas’ porque sería un caos.

### —Con cada nueva pregunta que le hago surgen más incógnitas. ¿Es que no hay posibilidad de que todo tipo de vehículos coexistan en la ciudad?

—Mira, las aceras son para los peatones. Los peatones, que somos todos en algún momento de nuestra vida, también somos de muchos tipos. Hay gente impedida, gente con dificultades de movilidad, gente ágil, gente con carritos de bebés... A esta gente no la puedes interrumpir o arrollar circulando a otra velocidad distinta a la del paso humano.

### —¿Qué le parece la medida del Govern para prohibir la venta de vehículos diésel en 2025 y la de los de gasolina en 2035?

—Si la movilidad urbana va a crecer como lo hizo la motocicleta, y cuando la acera esté prohibida para todos los vehículos tipo bicicletas y patinetes, entonces la solución será decir “basta coches y basta motos” en la calzada.

Lea la entrevista completa en [www.diariodemallorca.es](http://www.diariodemallorca.es)

# Herido tras caer de un patinete eléctrico cuando circulaba por la avenida de Gijón

El conductor del aparato se golpeó en la cabeza tras esquivar a varios peatones que estaban en la acera y fue trasladado al Hospital San Agustín en ambulancia

**I. GARCÍA**  
Un conductor de un patinete eléctrico resultó herido tras sufrir una caída cuando circulaba por la avenida de Gijón, en el entorno de Remasal. El accidente se produjo a última hora de la tarde del viernes. El herido acabó en el suelo cuando trataba de esquivar a varios peatones que iban cami-

nando por la acera. El usuario del patinete se golpeó en la cabeza, produciéndose sangrado. Fue trasladado en ambulancia al Hospital Universitario San Agustín de Avilés para practicarle las pertinentes pruebas médicas, aunque en un principio las heridas que presentaba fueron consideradas leves.



Proximidades del lugar del accidente. | MIKI LÓPEZ

El accidente se produjo pocos minutos antes de las 20.00 horas cuando el conductor del patinete eléctrico se dirigía en dirección a la arteria del Puerto.

Los también llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP) se ven involucrados en cientos de accidentes en grandes urbes, como es el caso de Madrid. Barcelona ya suma más de 3.000 multas a usuarios de patinetes. En Avilés y en otras ciudades asturianas, la normativa no regula esta nueva forma de moverse por la ciudad y cada vez surgen más voces que piden un mayor control de estos vehículos que circulan por igual por las aceras que por la carretera. El gobierno local está a la espera de que la Dirección General de Tráfico presente el reglamento para regular el uso de los patinetes eléctricos para, a su vez, aplicarlo en la ciudad.

LA UNIÓN DE CONSUMIDORES DE EXTREMADURA ANALIZA LAS DIFERENCIAS EN LAS AUTOESCUELAS DE 9 LOCALIDADES

## El carné de conducir, entre 300 y 900 €

Un estudio de la UCE constata que el precio de obtener el permiso varía hasta un 180% entre ciudades

EUROPA PRESS  
MÉRIDA

El precio del carné de conducir, con 20 clases prácticas, puede variar hasta un 180% en función de la ciudad en la que se imparte en la comunidad, según un estudio que ha realizado la Unión de Consumidores de Extremadura (UCE). Así, la localidad cacereña de Navalmoral de la Mata se sitúa como la más económica de la región con un total de 337 euros, mientras que las que tienen un precio mayor son Mérida y Calamonte, con 914

euros y 951 euros, respectivamente. Por su parte, si en la obtención del permiso de conducir se dan 10 clases, la ciudad más económica es Badajoz, con 257 euros, mientras que las más caras vuelven a ser Mérida con 629 euros y Calamonte con 661 euros.

La técnica de la Unión de Consumidores de Extremadura Lali Bermejo señaló ayer que se han analizado nueve localidades: Badajoz, Mérida, Calamonte, Almendralejo, Don Benito, Villanueva de la Serena, Cáceres, Plasencia y Navalmoral de la Mata.

De estas localidades han tomado como referencia cuatro autoescuelas, excepto en Calamonte, que solo hay dos, y que también han sido estudiadas. Así, Bermejo señaló que en todas las autoescuelas entran casi todos los mismos precios como es la matrícula, las tasas de tráfico, clases prácticas y de examen y en algunas de ellas lo que denominan gasto de gestión. Por ello, se han planteado dos supuestos prácticos y el primero de ellos es que la persona que obtiene el permiso con 11 clases prácticas, que aprueba a la primera, in-

cluyendo la clase del examen; y otro, «que es el más habitual», el que lo aprueba con 21 clases prácticas, incluyendo la del carné de conducir. Bermejo explicó que lo que les ha llamado la atención «es que hay localidades donde no hay competencia de precios» y en otras, sin embargo, encontraban «una gran competencia». Añadió que se toparon con localidades en las que había «diferencias del 30% que es una cantidad importante para el bolsillo del consumidor», y sin embargo en otras no había ninguna, lo que lleva a pensar

que «podía existir supuestamente un pacto de precios».

### Al tribunal de la competencia

Por eso, indicó que con lo que cuesta el carné de conducir tanto con 10 clases prácticas como con 20, en Mérida y Calamonte, se podría pagar el carné de conducir a tres personas en Badajoz o en Navalmoral de la Mata, por lo que hay «unas diferencias importantes». Tanto es así que en las ciudades donde más cuesta el carné de conducir son las que han denunciado ante el Tribunal de Defensa de la Competencia «por un supuesto pacto de precios», porque en Calamonte no encontraron «ningún tipo de competencia en los precios y en Mérida la diferencia está en torno al 1,5% de precios». ■

MOVILIDAD | REGULACIÓN

# El Ayuntamiento agrupará en una sola ordenanza la del tráfico, la ciclista y la nueva de patinetes

**ANTES DE MAYO** Movilidad espera tener una propuesta antes de que finalice el mandato. La Policía ya multa el exceso de velocidad en los vehículos de movilidad personal (VMP)

**REFERENCIA DE LA DGT** El borrador del nuevo Reglamento General de Circulación prohíbe circular a los VMP por las vías interurbanas y especifica que no podrán usarse por las aceras



M. RODRÍGUEZ / VALLADOLID

Valladolid tendrá una única ordenanza de Movilidad, que agrupará el reglamento municipal de Tráfico, la ordenanza de movilidad ciclista y la futura regulación del tráfico, además de incluir los derechos y deberes de los peatones. El Ayuntamiento ya está trabajando en las bases de la nueva normativa municipal «para dar cobertura a todos los usuarios, pero siempre respetando el espacio de cada uno», como explica el concejal de Movilidad, Luis Vélez.

Los plazos en los que se mueve el equipo de Gobierno son muy ajustados por el calendario electoral tan intenso de los próximos meses. De hecho, la idea es tener un borrador antes de las elecciones municipales del 26 de mayo, pero la ordenanza no se podrá someter a la aprobación inicial del Pleno antes de la renovación del mismo.

En la misma línea, el borrador del Reglamento General de Circulación, que tenía preparado la Dirección General de Tráfico (DGT), también ha quedado en el aire por las elecciones generales del 28 de abril. En el texto, que servirá de base a la nueva ordenanza, se plantea como gran novedad la regulación del uso de vehículos de movilidad personal (VMP), como son los patinetes eléctricos y los 'segways', tal como habían pedido numerosos ayuntamientos.

Hasta el momento, consistorios como el de Valladolid se apoyaban en una instrucción de la DGT (16/V-124) de 2016 que simplemente ofrece indicaciones al respecto sobre este tipo de vehículos urbanos. En base a esta instrucción, la Policía Municipal impuso el pasado mes de octubre la primera multa a un joven que circulaba con un patinete eléctrico por el paseo de Zorrilla. En es-

**El objetivo es dar cobertura a todos los usuarios y respetar espacios**



te caso, la infracción era que el vehículo no estaba matriculado y tenía una potencia superior a 30 kilovatios, que le permitía alcanzar los 55 kilómetros por hora. Actualmente este tipo de vehículos, junto con otros como las bicicletas, tienen prohibida su circulación por la acera según el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación.

**CONSULTA.** Para evitar estas situaciones y regular estos nuevos vehículos, la idea que maneja la Concejalía de Movilidad es abrir «en breve» un proceso de participación ciudadana. Un proceso que ha servido de base para las ordenanzas de ciudades como Sevilla y Zaragoza. «Vamos a hacer una consulta previa, vía web, y nos reuniremos también con colectivos», detalla Vélez. Aunque no hay fechas concretas en la agenda, lo intención es que se ponga en marcha antes de mayo pa-

ra poder elaborar el borrador de la nueva normativa.

Además, los técnicos del área están estudiando y analizando las normativas que están aprobando ciudades como Sevilla, Zaragoza, Almería, Cáceres o Cádiz. «Sobre todo tomamos nota de por dónde no se deja circular a los VMP. Buscamos la efectividad y la calma para los distintos tipos de usuarios», reconoce Roberto Riol, jefe del Centro de Movilidad del Ayuntamiento. En este sentido, apunta que en Valladolid se ha conseguido «rebajar el conflicto» entre peatones y bicicletas, pero reconoce que ha crecido el de los peatones y los patinetes. «Hay que conseguir estabilidad y que cada uno vaya por su sitio», argumenta.

El objetivo de «consensuar y negociar» marcará la nueva ordenanza de Movilidad, que tratará de homogeneizar todas las regulaciones independientes que actualmente

## 9 referencias

de las ordenanzas municipales reguladoras de los vehículos de movilidad personal que se han aprobado o se están tramitando.

### SEVILLA

El Ayuntamiento abrió un proceso de participación ciudadana para modificar la Ordenanza Municipal de Circulación e incluir la regulación de los vehículos de movilidad personal con motor eléctrico de baja potencia. La intención es limitar la circulación por las vías públicas urbanas de vehículos, o aparatos no homologados, que podrán circular exclusivamente en circuitos o zonas establecidos al efecto.

### ALICANTE

El Consistorio alicantino abunda en las recomendaciones de la FEMP de impulsar la prioridad del peatón en las aceras. Se prohibirá circular por ellas a los vehículos de una y dos ruedas y patinetes eléctricos, segway y a los triciclos (scooter), cuyo conductor los podrá llevar pero andando. La seguridad son los vehículos de personas con movilidad reducida, y monopatines y patines sin motor, que podrán ir a la velocidad del peatón.

### CÁCERES

Los patinetes eléctricos y las bicicletas no podrán circular por las aceras ni otras zonas peatonales de la capital cacereña, salvo excepciones que serán debidamente anunciadas y señalizadas, según la nueva normativa. Sí podrán hacerlo por carriles bici e itinerarios compartidos de peatonales-ciclistas por debajo de 10 km/h. Los VMP, con carácter general, no podrán circular por las aceras, parques ni paseos destinados al uso peatonal.

### CÁDIZ

La normativa municipal establece la prohibición de circular por las aceras, las plazas, los parques, los jardines y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones. Tampoco podrán circular por las calzadas abiertas al tráfico de vehículos a motor, salvo en aquellos casos en los que la velocidad esté limitada por debajo de 20 km/h. Deberán hacerlo por los carriles bici y vías señaladas.



## Los VMP, con velocidad limitada a 25 Km/h

El borrador de la modificación del Reglamento General de Circulación, que ha quedado en el aire por la convocatoria de las elecciones generales del 28-A, incluirá la prohibición de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) por las vías interurbanas. Igualmente, el Real Decreto establecerá modificaciones en otro de los reglamentos, el de Vehículos, en primer lugar para definir qué es un VMP (patinetes eléctricos, segways, hoverboard...). El documento establece que un VMP es un vehículo de una o más ruedas con una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionarle una velocidad máxima de entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden tener un asiento o sillín si están dotados de sistema de autobalanceo, y se excluyen de los VMP los vehículos sin sistema de autobalanceo y con sillín; los concebidos para competición; los de personas con movilidad reducida y los de una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC. Los VMP no necesitarán contar con autorización administrativa, que sí han de tener los vehículos a motor, que servirá para verificar el perfecto estado de funcionamiento del vehículo. Sin embargo, sí necesitarán contar con un Certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional.

La red de Ciudades por la Bicicleta considera que la Ley de Tráfico ha incorporado referencias a la bici en algunas reformas pero alerta de que sigue sin contar «de forma clara y sistemática con las necesidades específicas de la bicicleta, como un vehículo con características diferentes de los de tracción a motor, cuyo uso se considera conveniente promocionar». Esta crítica también se repite con el Reglamento General de Circulación, que desarrolla la citada Ley de Tráfico. Por eso han realizado varias aportaciones al borrador de la reforma del Real Decreto de Medidas Urbanas de Tráfico. Así, proponen la inclusión de un título dedicado a la circulación de bicicletas, que se pida sea consensuada con esta red. También se considera necesario que el marco regulatorio «tenga en cuenta las realidades cada vez más frecuentes de vías urbanas que no responden al esquema de acera y calzada, con secciones de plataforma único en calles de convivencia entre peatones, bicicletas y VMP y restringidas al tráfico motorizado». En el documento se pide actualizar el catálogo de señales verticales y horizontales, acorde con la actualización normativa que se anuncia. En esta línea, se reclama un marco regulatorio para los VMP que incluya una clasificación de estos, y los criterios para la circulación y el estacionamiento, entre otras aportaciones.

## Las ciudades piden que se actualice la señalización

existen en el área. «Hay que unificarlas y el peatón será el protagonista», adelanta.

**CATEGORÍAS.** El objetivo de la «pacificación» marcará la regulación que se haga de los VMP. La Concejalía tiene claro que los patinetes no deben «ocupar el espacio» de los peatones y por eso está claro que recogerá que no podrán ir por las aceras y sí por las vías de velocidad «adecuada» a sus características, donde no se puedan superar los 30 kilómetros por hora. «Deberán compartir espacio con la bicicleta y utilizar los carriles bici o los ciclocarriles que hay por toda la ciudad», avanza el concejal.

De hecho, en la regulación de mínimos propuesta por la DGT se contempla la prohibición de circular por la acera y se aboga por limitar su velocidad a 25 kilómetros por hora. Además, se ofrece una nueva ca-

talogación de estos vehículos, que supone una modificación del reglamento de vehículos y que requiere la aprobación de un Real Decreto para cambiarlo.

En el borrador se cataloga como juguetes a los patinetes de tracción humana o pequeños dispositivos con motorización eléctrica que no tengan una velocidad superior a 6 kilómetros hora. Otro tipo son los vehículos de movilidad personal (VMP), que se definen como dispositivos con motorización eléctrica y velocidad máxima de 25 kilómetros hora (monociclos eléctricos, patinetes eléctricos, segway...). En otro categoría estarían las bicicletas y bicicletas eléctricas, con motor o sin motor. Y por último, se establece la categoría 'L1e' para los vehículos motorizados con una velocidad máxima de 45 kilómetros hora.

En la ordenanza de Cáceres, los VMP se clasifican a su vez en tres ti-

## La norma tendrá un apartado de derechos y deberes de los peatones



pos. Así, la clase A comprende las bicicletas, ruedas, plataformas y patinetes eléctricos que no superen los 25 kg de peso ni los 20 kilómetros por hora. En la clase B se incluyen las plataformas y patinetes eléctricos de hasta 50 kg, con una edad mínima exigida para su uso de 16 años y que no pueden superar los 30 kilómetros por hora. Por último, la clase C engloba los ciclos de más de dos ruedas, también de uso personal, pero generalmente destinados a turismo, transporte u otro fin económico, que no rebasen los 45 kilómetros por hora. En el caso de estos últimos se necesitará una autorización municipal para circular y un carnet urbano para su conducción con un seguro de responsabilidad civil, que al resto de VMP no se exigirá.

Otro punto que se estudiará incluir en la futura ordenanza de Valladolid es si se necesitará un seguro

para circular con estos vehículos. En la ordenanza de Valencia es establecida la recomendación a las personas usuarias de bicicletas o vehículos de movilidad personal de contratar un seguro para hacer frente a su responsabilidad civil en caso de accidente, y la posibilidad de registrar sus vehículos en caso de abrir un registro el área competente de supervisar su control.

En la normativa de Cádiz se fija que los usuarios de estos vehículos tendrán las mismas condiciones respecto al consumo de alcohol y estupefacientes que al resto de conductores, además de reiterar la prohibición de utilizar el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo.

Además, el Ayuntamiento de Valladolid tiene la referencia de las aportaciones que ha realizado la Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que forma parte.

### ALMERÍA

La Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas ha servido de modelo para el borrador de la DGT. Establece que el uso de VPM es solo posible en zonas específicas: vías ciclistas segregadas del tráfico rodado (pista bici, carril bici protegido y acera bici) así como sendas ciclables y zonas de prioridad peatonal. En estos últimos casos, siempre y cuando la velocidad se adecue a la de los peatones y atendiendo a que nunca se sobrepase los 10 km/h.

### VALENCIA

La normativa prohibirá que bicis y patinetes vayan por las aceras, salvo los de tipo A (los más ligeros que solo alcanzan 20 km/h), que podrán circular por zonas peatonales a una velocidad máxima de 10 kilómetros. Además, recomendará a los usuarios de bicicletas o VMP contratar un seguro de responsabilidad civil en caso de accidente. También se ofrecerá la posibilidad de registrar sus vehículos en un registro municipal.

### ZARAGOZA

El Ayuntamiento ha aprobado el proyecto de ordenanza reguladora de los vehículos de movilidad personal (VMP) de los tipos A y B, entre los que se incluyen los patinetes, que deberán transitar por los carriles bici y por calzadas de un solo carril por sentido con limitación de velocidad a 30 km/h o menor. Estará prohibido que circulen por las aceras. El texto definitivo está pendiente de las alegaciones que se presenten.

### MADRID

Es una de las ordenanzas de referencia y establece que los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada pueden transitar por las aceras y zonas peatonales a una velocidad que no supere los 5 Km/h, sin causar molestias o crear peligro y sin tener prioridad respecto de los peatones. Deberán ir por carriles bici, aceras-bici, sendas ciclabiles, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.

### BARCELONA

Es la capital Condal tan sólo se permite la circulación de los VPM en los espacios de carril bici, zonas 30 y plataformas únicas. La normativa también establece la obligatoriedad de ser mayores de 16 años, llevar casco, elementos reflectantes y de iluminación y la contratación de un seguro. Solo se podrán aparcar en los espacios habilitados para ello y en aceras donde exista espacio suficiente para no molestar al resto de viandantes.

## Seguridad vial

# Dispositivos de movilidad personal

## Hacia la pacífica coexistencia

Patinetes, segways, hoverboards, monociclos eléctricos y otros dispositivos de movilidad personal permiten ganar unos minutos al reloj en los desplazamientos urbanos. No se trata de nuevos elementos, pero lo que hace unos años eran productos utilizados por un pequeño porcentaje de la población se ha convertido en algo habitual dentro de la movilidad en nuestras ciudades. Es incuestionable su utilidad. Y no menos incuestionable resulta la necesidad de establecer unas pautas que contribuyan a que la convivencia entre estos nuevos dispositivos, peatones, ciclistas, vehículos y quien quiera que ocupe la vía pública sea sostenible y, por ende, segura.

Daniel Espinosa

### Dispositivos de movilidad personal

Peatones y conductores de vehículos a motor ya se habían acostumbrado a convivir con las bicicletas. Hoy en día (casi) todos vemos en la bicicleta un medio de transporte más, que facilita el desplazamiento en ciudad y reduce el número de vehículos a motor. Circulan por los carriles bici y por la calzada y solamente el incívico comportamiento de unos pocos mancha su imagen, dando cobertura a quienes gustan de despotricar contra todo aquel que se monta en una bici.

La irrupción de start-ups que disponen de aplicaciones para permitir la utilización de dispositivos de movilidad personal, y por lo tanto de una sola plaza, sin la necesidad de ser su propietario, ha provocado un incremento muy importante en el número de usuarios. Si a ello le sumamos que carecen de un espacio propio en la calzada, nos encontramos con que las situaciones de riesgo que se generan con el resto de los usuarios de la vía se multiplican.



Los dispositivos de movilidad personal llenan nuestras calles.



### Formación de los usuarios de dispositivos de movilidad personal

La inseguridad suele acompañar a quien por primera vez utiliza uno de estos sistemas. La sensación de que son menos estables y más difíciles de controlar desaparece al cabo de unos minutos, cuando el usuario se acostumbra al manejo. Y esa sensación de que estos vehículos no son tan inseguros como parecen lleva, en ocasiones, a una inadecuada utilización. Así, no resultan infrecuentes los esguinces de tobillo o incluso fracturas de tibia o peroné, consecuencia en muchos casos de apoyar el pie para frenar o girar cuando la velocidad es muy elevada.

Al uso del vehículo en sí, se añade la dificultad que entraña el hecho de que comparten la vía con otros usuarios. Una cierta destreza para manejar un vehículo correctamente, para saber cómo debe reaccionarse ante una situación de peligro que requiera de la realización de una frenada intensa o

un cambio de dirección, es una tarea que debe entrenarse y que por lo tanto debe llevar aparejada una formación, que también incluya aspectos relativos a las limitaciones en su utilización

*La masiva utilización de dispositivos de movilidad personal provoca un incremento de las situaciones de riesgo.*

También se hace imprescindible que los usuarios sepan por dónde deben circular. La homogeneización en las diferentes normativas es una tarea en la que se debe avanzar, pero no debe servir de excusa para que los usuarios no conozcan cómo se regula la circulación de estos sistemas en sus municipios. ¿Carriles bici? ¿Vías pacificadas? No dude en informarse en su ayuntamiento.

## Seguridad vial Dispositivos de movilidad personal

Y no nos olvidemos: ¿dónde se puede y dónde no se puede aparcar? Peatones y personas con algún tipo de limitación pueden verse afectados si no somos conscientes de cómo y dónde debemos dejar nuestro dispositivo al llegar a nuestro destino.

*Los usuarios de los dispositivos de movilidad personal deben adquirir una serie de conocimientos y capacidades.*

### Características técnicas de los dispositivos

La peligrosidad de los sistemas de movilidad personal se clasifica en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. También son clasificados en función de otras características, como la velocidad máxima que pueden alcanzar, su masa máxima o su longitud máxima.

En cualquier caso, al no requerir una homologación específicamente adaptada a la utilización que se les va a dar, en el mercado nos encontramos con diversidad de dispositivos que aportan una mayor o menor estabilidad o una mayor o menor capacidad de frenado. Es importante que el usuario de estos dispositivos, antes de decantarse por utilizar unos u



*Es labor de todos facilitar la pacífica coexistencia en nuestras calles.*

otros, realice un estudio, o incluso pruebe la estabilidad que aportan, que puede variar de forma importante en función del diámetro de las ruedas o la distancia entre las mismas, entre otros factores. En la actualidad, Centro Zaragoza está desarrollando un estudio en el que se analizarán las prestaciones de estos dispositivos.



*Centro Zaragoza está desarrollando un estudio en el que se analizarán las prestaciones de estos dispositivos.*

## Seguridad vial Dispositivos de movilidad personal

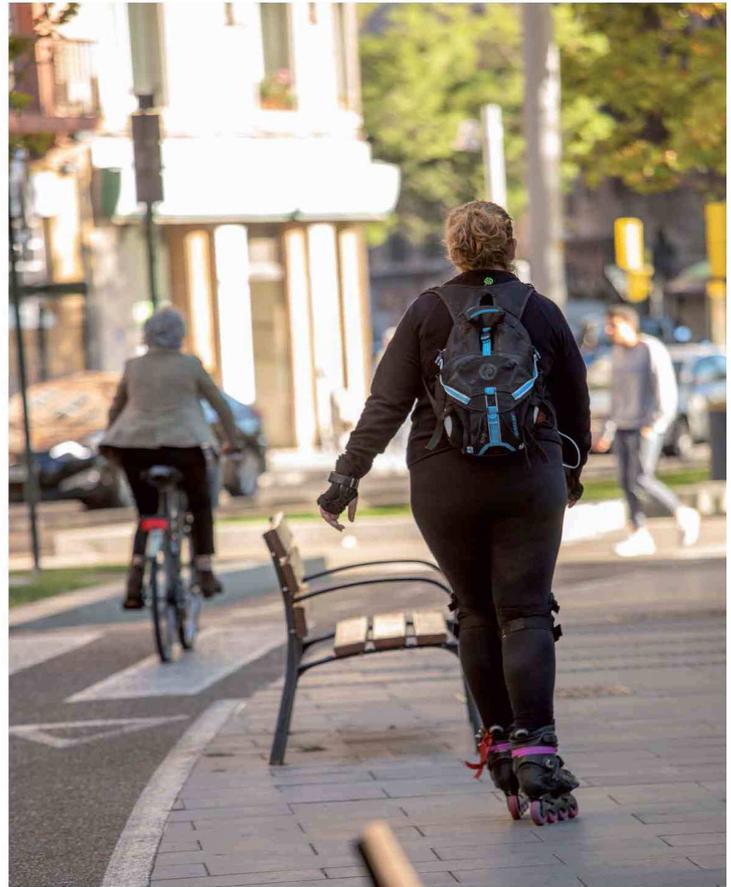
### Peligros para las personas

Además de las lesiones en las extremidades inferiores, comentadas anteriormente, las caídas pueden provocar lesiones en las extremidades superiores, en muñeca y codo o en los huesos del brazo, al ser apoyado para amortiguar la caída.



*La ocupación de espacios en la vía pública no debe ocasionar molestias al resto de usuarios.*

Las lesiones más graves, obviamente, pueden producirse en la cabeza. Lo más habitual es que los usuarios de estos sistemas no hagan uso del casco, herramienta eficaz que haría que se evitasen buena parte de las lesiones que pueden llegar a producirse a consecuencia de una colisión contra otro vehículo o de una simple caída. También los atropellos, especialmente a personas mayores, pueden originar lesiones de gravedad, por lo que los peatones deben abstenerse de invadir los carriles bici, así como los usuarios de estos sistemas de transitar por las aceras.



La contratación de un seguro constituye una buena ayuda para el usuario de estos dispositivos en caso de accidente, pues el seguro contribuirá a la adecuada protección de las víctimas que pudieran derivarse de un accidente con uno de estos vehículos.

*En la actualidad, Centro Zaragoza está desarrollando un estudio en el que se analizarán las prestaciones de estos dispositivos.*

Es labor de todos, usuarios de dispositivos de movilidad personal, peatones y conductores de otros vehículos, tomar conciencia de los peligros que supone la utilización de estos dispositivos y adecuar nuestros comportamientos a la pacífica coexistencia en nuestras calles. Porque la movilidad, si no es segura, deja de ser movilidad. ©

## Cómo renovar el carnet de conducir: cuánto cuesta, plazos y puntos del permiso

original



Driving Licence, o carnet de conducir, del popular Homer Simpson.

### 1. Juan Ferrari

8:01 - 4/03/2019

Renovar el carnet de conducir es un trámite sencillo desde que no es necesario acudir a las Jefaturas Provinciales de la [Trafico](#), pues se puede realizar todo el proceso en cualquier centro que expide los certificados médicos. En la página web de la [DGT](#) hay un [listado con todos los centros homologados](#). No obstante, para aquellos que lo deseen, se puede ir a renovar a las Jefaturas de Tráfico como toda la vida, aunque se precisa cita previa, bien por teléfono (060) o a través de [dgt.es](#).

Sin embargo, hay algunas precisiones que conviene tener en cuenta para evitarnos trámites innecesarios y pagar de más. Para empezar la terminología. Aunque todos hablamos de "carnet de conducir", su término exacto es permiso de conducción, no permiso de conducir, y licencia de conducción, este último para el caso del documento que permite el uso de ciclomotores y otros vehículos especiales como los tractores.

### Multa de 200 euros

Lo primero a tener en cuenta es que si el permiso está caducado, no podemos conducir y de hacerlo, nos arriesgamos a una multa de 200 euros por cometer una infracción calificada como grave.

Por conducir con un carnet caducado la multa puede llegar a los 200 euros.

### Coste de renovar el carnet

El coste total varía dependiendo del precio del reconocimiento médico para obtener el informe de aptitud psicofísica, que puede variar de forma sustancial dependiendo del centro, entre unos mínimos de 20 euros y unos máximos que pueden superar los 60 euros. Pero siempre, hay que asegurarse de que el centro está homologado.

La tasa de la DGT es siempre la misma, 24,10 euros en caso de renovación, y 20,40 euro por duplicado. Los mayores de 70 años no pagan tasa, y cuando por razones médicas la prórroga sea por un plazo inferior al establecido, los precios de las tasas serán de 19,30 euros hasta

cuatro años, 14,50 euros hasta 3 años, 9,70 euros hasta dos años y 4,9 euros un año o menos 4,90 euros.

**Carnet de conducir.**

## Formas de pago de las tasas

Con tarjeta bancaria o cargo en cuenta por internet en [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

Con tarjeta bancaria en las Jefaturas de Tráfico y

Con cargo en cuenta bancaria o en efectivo (modelo 791 disponible en Jefaturas y en [www.dgt.es](http://www.dgt.es)) en una sucursal bancaria.

## Cómo renovar el carnet de conducir

Lo primero a tener en cuenta, es el motivo por el que se ha de renovar el carné. Ni los trámites ni los costes son los mismos. La renovación se lleva a cabo cuando el periodo de validez del carnet ha caducado y se puede hacer tres meses antes de la fecha tope. No obstante, adelantar la presentación de la solicitud no supone, en ningún caso, pérdida de días de validez, ya que la prórroga se empezará a contar desde la fecha en que la autorización que se quiere renovar pierde vigencia.

## Plazos de renovación según tipo de carnet

El período de vigencia varía según el tipo de permiso. Es de 10 años para los siguientes casos:

**AM (licencia).** Ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos.

**A1** motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm<sup>3</sup> y potencia máxima de 11 kW. La edad mínima para obtenerlo es de dieciséis años cumplidos.

**A2** motocicletas con una potencia máxima de 35 kW. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

**A** motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos.

**B** autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Automóviles cuya masa máxima no exceda de 3.500 kg y no más de ocho pasajeros además del conductor.

Vehículos con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg

Triciclos y cuatriciclos de motor.

Motos de hasta 125 cc sin sidecar y que no superen una potencia de 11 kW, siempre que hayan transcurrido más de tres años desde que te sacaste el permiso de circulación B

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

**Una conductora enseña su carnet de conducir.**

## Según la edad

El periodo se acorta a la mitad cuando el conductor ha cumplido los 65 años que deberá renovar su permiso o permisos cada 5 años.

Para el resto de permisos **-C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E-** de índole más profesional, los periodos se reducen considerablemente. Por debajo de los 65 años, se

renueva cada 5 años y una vez cumplidos, cada 3 años.

No obstante, en todos los permisos, la vigencia está condicionada a que el titular **no haya perdido totalmente sus puntos** y a que mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento. Igualmente el período de vigencia podrá reducirse si se comprueba que su titular padece enfermedad o deficiencia susceptible de agravarse.

## Causas que impiden la renovación

En cualquier caso, existen dos causas por las que no se podrá renovar el permiso o licencia de circulación. La primera por la privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y la segunda, la intervención; medida cautelar o suspensión del permiso o licencia, tanto se hayan acordado en vía judicial o administrativa (haber perdido los puntos).

Tráfico, una vez constatada la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar la pérdida de vigencia del carnet. Esta declaración de pérdida de vigencia del permiso supone que el conductor deberá entregar el permiso o licencia en la Jefatura Provincial de Tráfico y no podrá conducir por un período de 6 meses, plazo que será de 3 meses en el caso de conductores profesionales. Transcurrido este plazo, podrá obtener un nuevo permiso, debiendo superar para ello un curso de sensibilización y reeducación vial, así como superar la prueba teórica establecida reglamentariamente.

## Duplicado del carnet de conducir

Un segundo motivo para renovar el carnet de conducir es el extravío, deterioro o sustracción del documento o por la modificación de alguno de los datos del permiso (nombre, apellido, fecha de nacimiento); pero no por el cambio de domicilio del titular. Desde la DGT advierten de que técnicamente no se trata de una renovación, sino de la emisión de un duplicado y los trámites y costes varían.

Las principales diferencias estriban en que no se precisa un nuevo informe reconocimiento médico, que en caso de robo se exige una denuncia ante la policía, que el trámite se realiza en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, para lo cual se necesita cita previa y que la tasa es algo más baja, 20,40 euros (en caso de cambio de datos es gratuito).

Para un duplicado se debe aportar una solicitud de duplicado con el impreso oficial, el justificante del pago de la tasa y el DNI en vigor.

Pero la causa más frecuente es la renovación por haber agotado el período de validez. En este caso, recordar como ya se ha comentado, que el trámite se puede realizar en las Jefaturas de la DGT o en los centros de reconocimiento de conductores.

## Renovar en centros médicos

Ellos se encargan de todos los trámites. Para obtener la renovación, piden que el conductor acredite su identidad mediante DNI o pasaporte original, y para los extranjeros comunitarios se precisa presentar el original en vigor de la autorización de residencia o documento o pasaporte de su país y certificado de inscripción en el registro central de extranjero. En el caso de extranjero no comunitarios, la autorización de residencia. En todos los casos, se debe presentar el permiso de conducción que se quiere renovar.

En el centro, se realiza una exploración medida para obtener el informe de aptitud psicofísica, se abona las tasas de 24,10 euros (mediante transferencia a la DGT), se hace la foto que se incluirá en el carnet y se firma la solicitud de renovación o prórroga.

## Renovar en Jefaturas de Tráfico

Los trámites son más engorrosos. Primero hay que solicitar el impreso oficial, en distintos idiomas, aunque se puede obtener también la página web de la DGT ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)). Se abona la tasa, y se acredita la identidad de la misma forma que en los centros de reconocimiento de

conductores.

Se debe presentar el informe de aptitud psicofísica obtenido previamente en un centro de reconocimiento que lo enviará de forma telemática al Registro de Conductores de la DGT. Por último se deberá llevar una fotografía original de 32 x 26 mm en color y con fondo liso, tomada de frente con la cabeza descubierta y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona. Cuando se trate de solicitantes que por su religión lleven el cabello cubierto, se admitirán las fotografías con velo, siendo la única limitación para su admisión que el óvalo del rostro aparezca totalmente descubierta desde el nacimiento del pelo hasta el mentón, de forma que no impida o dificulte la identificación de la persona.

## Renovación desde el extranjero

Igualmente, se puede solicitar la renovación o el duplicado a través de las representaciones diplomáticas o consulares con la siguiente documentación: copia del pago de la tasa de la DGT. Los gastos de la transferencia serán por cuenta del interesado haciendo constar en el concepto de la misma y por este orden: DNI , apellidos y nombre y tasa de renovación permiso de conducir.

Un informe de aptitud psicofísica expedido por un médico del país donde se encuentre el interesado y visado por la Misión Diplomática u Oficina Consular de España en dicho país con una fotografía reciente del solicitante. Deberá especificar la aptitud para la conducción.

## Renovar un permiso caducado

Desde el 27/1/2008, fecha en que entró en vigor una reforma del del [Reglamento General de Conductores](#), no es preciso examinarse de nuevo cuando han transcurrido más de cuatro años desde que un permiso de conducir caduca y su titular no lo ha renovado.

No tiene sobrecoste renovar el carné una vez haya caducado, pero una vez sobrepasada la fecha límite, pero recuerde que no se puede conducir si está caducado y, de hacerlo, se arriesga a una multa de 200 euros.

## La Fiscalía apunta al patinete eléctrico: «Ya van 273 accidentes»

original



EFE

La Fiscalía ha propuesto regular el uso de los patinetes eléctricos que circulan bajo un "vacío legal" y que han provocado unos 273 accidentes en España desde 2016. Así lo expresó el viernes el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, durante su intervención en el encuentro sobre Nuevas Formas de Movilidad organizado por la Fiscalía de Madrid.

Una de las principales preocupaciones expuestas son los ciclomotores **que se "camuflan" en el nuevo paradigma de vehículo de movilidad personal (VMP)**, como los patinetes eléctricos, que no están sometidos a las regulaciones de los automóviles a motor, a pesar de que algunos pueden alcanzar hasta los 70 kilómetros por hora.

La intención de la Fiscalía es hacer un seguimiento de la legislación vigente en la materia y conectar la normativa de movilidad sostenible con la de seguridad vial de cara a un nuevo modelo cultural de ciudad.

Bartolomé Vargas ha destacado que España no es un país "sin normas", ya que a pesar de que no haya una regulación específica hacia este tipo de vehículos, desde que se adquiere por internet se aplica la Ley de Comercio Electrónico y posteriormente se ven afectados por la Ley de Industria de 1992.

Además, ha afirmado que el patinador tiene **"un deber de cautela"**, se les puede someter a pruebas de alcoholemia y drogas, se debe levantar atestado en caso de accidente y "pueden caber" los delitos de peligro y de resultados imprudentes, tipificados en el Código Penal.

Durante el encuentro, Vargas ha dicho que se han contabilizado 273 accidentes de patinetes en España entre 2016 y 2018, aunque ha aclarado que son datos provisionales.

Por su parte, el jefe de la Unidad de Atestados de Tráfico de la Policía Municipal de Madrid, José Luis Zárraga, ha señalado que en **el año 2018 se contaron 39 accidentes** de patinetes eléctricos en Madrid capital, que dejaron heridos tanto graves como leves.

Las principales causas de siniestros en los que se ven implicados estos patinetes son la impericia del patinador, el mal estado de los patinetes y colisiones con otros vehículos, ha explicado Zárraga.

Asimismo, ha declarado que la posibilidad de matricular esta nueva forma de movilidad urbana depende de las medidas que pueda tomar la Dirección General de Tráfico y espera que la situación se regularice en un período aproximado de un año.

La fiscal de Seguridad Vial de Madrid Carmen González ha resaltado que los patinetes "**no son juguetes**" y por tanto están sometidos a una serie de obligaciones "dirigidas a los conductores de todos los vehículos".

Preguntada por las penas a aplicar en siniestros con este tipo de vehículos ha apuntado que para determinarlas se analizará "cada caso concreto" y se tendrá en cuenta "el tipo de vehículo, la imprudencia cometida y las víctimas", y también se evaluarán las responsabilidades civiles.

## Cinco consejos para ganar seguridad al volante

original



Cinco consejos para que los conductores noveles ganen seguridad al volante tras sacarse el carné de conducir

Freepik.es

Cuando quieres moverte con libertad, necesitas sacarte el carné de conducir. Sin embargo, este examen no está al alcance de todos los bolsillos. Según un informe de FACUA, **las ciudades más caras para sacarse el carné son Murcia, donde cuesta unos 930 euros; Lleida, unos 900, y Bilbao, unos 880.** En el otro extremo de la lista, las más baratas son Granada, donde los alumnos pagan unos 450 euros; La Coruña, unos 500 y Badajoz, unos 510. Es decir, dentro de España la diferencia entre las autoescuelas pueden llegar a unos 580 euros aproximadamente.

Tras el dinero invertido para conseguir el carné, muchos conductores noveles dejan de practicar, se relajan y algunos incluso vuelven a necesitar unas clases de recuerdo antes de volver a ponerse al volante de un coche con la seguridad suficiente para conducir de forma fluida. Los que no vuelven a pasar por la autoescuela **pueden conducir con inseguridad y provocar algún accidente.** Evitar llegar a ese punto es sencillo con los siguientes consejos básicos:

**Conducir solo lo antes posible.** Animarte desde casi el día siguiente de tener el carné es uno de los consejos más prácticos para no perder la costumbre ni dejar en el olvido todo lo aprendido. Es importante lanzarse para **perder el posible miedo inicial** e ir perfeccionando nuestra conducción.

**Seguridad ante todo.** Tanto si estás en un coche nuevo como en uno que te hayan prestado tus padres o cualquier amigo o amiga, es importante **tener controlado qué botón activa cada función**, así como saber qué quieren decir y dónde están los controles y los indicadores, como el de la velocidad o el del depósito de gasolina.

**Prevenir.** Asegúrate de **llevar todo lo necesario por si sufres cualquier percance** en el recorrido. Los elementos obligatorios son los triángulos de señalización, un juego de luces de repuesto, una rueda de emergencia almacenados en el maletero y un chaleco reflectante a mano para no salir del coche sin llevarlo puesto.

**Ahorrar.** Además de buscar y comparar precios en diferentes gasolineras, otra forma de ahorrar es ajustar la velocidad, ya que un incremento de 20 km/h se traduce en un aumento del consumo en torno al 45%. También **ayuda a ahorrar una conducción fluida** sin muchos acelerones ni frenazos, para no malgastar carburante, y cambiar de marcha siempre que el coche lo necesite, para no forzar demasiado.

**Mantenimiento periódico.** La responsabilidad de conducir también está en saber **tener el coche siempre a punto** y revisarlo cada cierto tiempo para evitar cualquier susto o avería. Un buen estado del vehículo implica que también conozcas más a fondo tu coche y entiendas su funcionamiento.

- **"En el camino hacia el Camp Nou intento no pisar ninguna línea"**
- **Vox consigue 100.000 euros en donaciones en tan solo 7 horas**
- **Sánchez rebaja por accidente el Impuesto de la Renta para los ingresos más altos**

## La red viaria tiene una treintena de puntos de elevada concentración de accidentes

original

A. Gerpe X. Ramón Alvite

redacción / la voz 01/03/2019 20:07 h

La red viaria de la comarca ha experimentado una importante mejora en los últimos años y es un hecho que la construcción de infraestructuras como la autovía, el corredor noíés o el puente de O Engano han contribuido a reducir la siniestralidad. Sin embargo, en las carreteras de la comarca hay una treintena de puntos con una elevada concentración de accidentes.

Son las zonas a las que con mayor frecuencia acuden policías locales, equipos de emergencia y bomberos por los sucesos que se registran. Cuando se pregunta a los agentes municipales, subrayan que la causa de los percances difiere de unos tramos a otros, destacando que los despistes o circular a una velocidad inadecuada están detrás de muchos de los incidentes que se registran en varios de estos puntos.

La AC-550 es la que suma mayor cantidad de zonas con alta siniestralidad. Una de ellas es la recta de entrada a Noia desde el municipio sonense. Los residentes aseguran que los vehículos no respetan la limitación de 50 kilómetros hora. Este vial también tiene un punto crítico en la parroquia ribeirense de Oleiros, en el cruce que hay después de la rotonda del hospital.

En el término de Muros, las curvas de O Anoradoiro y la travesía de Esteiro figuran entre los lugares con más percances.

Por los jabalíes

En el caso carnotano, el responsable de la Policía Local indica que la AC-550, a su paso por Valdebois, registra una elevada accidentalidad debido a la existencia de un paso de jabalíes. Precisamente, el aumento de la población de cerdos salvajes es, cada vez con mayor frecuencia, la causa de siniestros en viales barbanzanos e, incluso, en la autovía.

En cuanto a la AC-305, el responsable de la Policía Local de A Pobra cita un par de zonas: una curva en el límite entre A Pobra y Palmeira y el cruce de O Campiño. En este último, subraya que la incorporación de vehículos a la carretera principal es compleja, pese a que hay un espejo. Los vecinos reclamaron la instalación de un paso de cebra, pero poco después de pintarse se produjo un atropello.

Asimismo, en A Pobra también está el vial que pasa por A Angustia y la recta de Lesón como lugares de especial incidencia en lo que respecta a accidentes circulatorios.

Tramo sombrío

Uno de los puntos más complicados a nivel circulatorio está en Paxareiras, tanto en el cruce que va para Arcos, por el que los residentes de esta parroquia mazaricana ya expresaron sus quejas, como el que conduce hasta O Viso enlazando por la AC-550.

La complejidad de este nudo circulatorio se debe a que es un tamo sombrío en el que, cuando bajan las temperaturas, suelen formarse placas de hielo. De hecho, en este lugar se han producido diversos siniestros de importante gravedad. Aunque por motivos distintos, también proliferan las salidas de vía en la AC-400, concretamente en las curvas mazaricanas de Insua, y en As Maroñas.

El término de Ribeira tiene entre sus puntos críticos el cruce que desde Francisco Lorenzo Mariño va hacia la calle de A Cruz, en Aguiño. También suelen registrarse percances en la CP-7301, concretamente a su paso por San Roque, y en la CP-7304, especialmente en Artes. Por último, Boiro tiene sus puntos más conflictivos en las curvas de Lamas, en Cespón, y en la carretera de O Confurco.



## Consejos para conductores primerizos

original



### ***Para ganar seguridad al volante***

Llega un momento en la vida en el que conducir se convierte en algo esencial. Después de los exámenes del colegio y los de la universidad, examinarse del carné de conducir es una meta que muchos jóvenes, y otros no tanto, quieren pasar cuanto antes para verse al volante de un coche con total libertad.

Según un informe de FACUA, **las ciudades de nuestro país más caras para sacarse el carné son Murcia – unos 930€ –, Lleida – unos 900€ – y Bilbao – unos 880€ –**. En el otro extremo de la lista, **las más baratas son Granada – unos 450€ –, La Coruña – unos 500€ – y Badajoz – unos 510€**. De esta manera, la diferencia entre las autoescuelas pueden llegar a unos 580€ aproximadamente. El precio medio es 692,33€, en el caso de aprobar el examen teórico y el práctico a la primera y recibiendo unas 20 clases como preparación. Como apunte extra, y según también Facua, el precio medio de una clase práctica en España es de 25,03€.

Durante el primer año de obtención del carné, los conductores son noveles y hay muchos aspectos a tener en cuenta para comenzar a conducir por su cuenta. Desde [Autingo](#), la plataforma para calcular el presupuesto cerrado de una reparación y reservar cita online en talleres de toda España, ofrecen algunos **consejos para esos conductores primerizos** que comiencen una nueva etapa en la carretera.

- **Conducir solo lo antes posible.** Animarte desde casi el día siguiente de tener el carné es uno de los consejos más habituales para cualquiera. No dejarlo pasar o no esperar mucho tiempo es algo básico para perder el posible miedo inicial e ir perfeccionando aquello que se nos dé peor.
- **Seguridad ante todo.** En cuanto te subas al coche, es imprescindible que tanto tú como tus acompañantes os pongáis el cinturón antes de arrancar. Además, tanto si estás en un coche nuevo como en uno que te hayan prestado tus padres o cualquier amigo o amiga, es importante que sepas qué botón activa cada función, así como los controles y todos los indicadores, como el de la velocidad o el del depósito de gasolina.
- **Prevenir.** Asegúrate de que llevas todo lo necesario por si sufres cualquier percance en el recorrido. Los elementos obligatorios son los triángulos de señalización, un juego de luces de repuesto y una rueda de emergencia almacenados en el maletero y un chaleco reflectante a mano para no salir del coche sin

llevarlo puesto, especialmente por la noche.

- **Ahorrar.** Además de buscar y comparar precios en diferentes gasolineras, otra forma de ahorrar es ajustar la velocidad, ya que un incremento de 20 km/h se traduce en un aumento del consumo en torno al 45%, o no pegar muchos acelerones ni frenazos porque se malgasta carburante y cambiar de marcha siempre que el coche lo necesite, para no forzar demasiado.
- **Mantenimiento periódico.** La responsabilidad de conducir también está en saber tener el coche siempre a punto y revisarlo cada cierto tiempo para evitar cualquier susto o avería. Un buen estado del vehículo implica que también conozcas más a fondo tu coche y entiendas su funcionamiento. Para asegurarte de todo esto, la plataforma [Autingo](#) permite calcular y obtener un precio único y cerrado en la reserva de una cita online en cualquier taller de España. Por ejemplo, si un cliente quiere realizar un cambio y filtro de aceite obtendrá un presupuesto de 67€, un costo de reparación cerrado y al instante desde la web. La compañía también ofrece facilidades a los conductores como la de recogida del coche para transportarlo al taller gracias a su opción de servicio de Recogida y Entrega o permitiéndoles financiar las reparaciones y fraccionar el pago hasta doce meses, de manera inmediata y sin papeleos, a la hora de hacer frente a la factura.

“Cada conductor es un mundo y aunque el examen sea el mismo para todos, a la hora de coger la carretera comienza el verdadero camino”, afirma Diego Renedo, COO de [Autingo](#).

“Con un presupuesto cerrado, un taller de confianza y una garantía de dos años, en Autingo hacemos posible que tanto el conductor no tenga que preocuparse por nada más que por disfrutar al volante”, declara.