

• Revista de Prensa •
Del 30/12/2019 al 02/01/2020



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
---	-------	-------	---------	------

NOTICIAS DE CNAE

1	31/12/2019	Clásicos al Volante	La agrupación de tráfico de la guardia civil se incorpora en el patronato de fesvial	Digital
---	------------	---------------------	--	---------

SECTOR

2	31/12/2019	Cinco Días, 32	Las autoescuelas se saltan el stop de la digitalización	Escrita
3	02/01/2020	La Vanguardia	7 propósitos de Año Nuevo que te convertirán en mejor conductor	Digital
4	01/01/2020	La Vanguardia	La Policía Local comienza a sancionar a los conductores de patinetes eléctricos en enero	Digital
5	01/01/2020	Motorpasion	Motorpasión te desea Feliz 2020, un año decisivo para el Automóvil	Digital
6	01/01/2020	autopista.es	Las novedades para los conductores en 2020: peajes, velocidad, restricciones, ITV	Digital
7	01/01/2020	Cordopolis	Ya es 2020: ¿cómo cambiará la ciudad en la próxima década?	Digital
8	31/12/2019	La Vanguardia	La DGT despide el año con esta recopilación de infracciones a erradicar en 2020	Digital
9	31/12/2019	La información.com	La federación nacional aspaysm promueve actitudes responsables de las personas mayores en seguridad vial	Digital
10	31/12/2019	Cope	¿Qué cambios va a traer el 2020 para Madrid?	Digital
11	31/12/2019	Levante-emv.com	Cinturón de seguridad: qué dice la normativa sobre su uso	Digital
12	31/12/2019	Autofacil.es	El 60% de los conductores no sabría cómo reaccionar ante una emergencia (pendiente edición)	Digital
13	31/12/2019	Huelva Red	Multas de 200 euros y pérdida de puntos por no usar los sistemas de retención infantil en San Juan	Digital
14	31/12/2019	Somos Pacientes	Prohibir a los patinetes aparcar en las aceras	Digital
15	30/12/2019	La Vanguardia	La niebla condiciona la circulación en once carreteras de Castilla y León	Digital
16	30/12/2019	republica.com	¿Eres un peatón tecnológico? Tu seguridad vial está en juego	Digital
17	30/12/2019	autopista.es	Los nuevos límites de velocidad y las restricciones que aprobará la DGT en 2020	Digital
18	30/12/2019	La Opinión de Malaga	Cintur?n de seguridad: qu? dice la normativa sobre su uso	Digital
19	30/12/2019	TeleMadrid	Las nuevas normas de la DGT para 2020	Digital
20	30/12/2019	Noticiero Universal	Patinetes eléctricos a más de 25 km/h: así están limitando las marcas sus modelos más potentes para adaptarse a...	Digital

LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL SE INCORPORA EN EL PATRONATO DE FESVIAL

original

SUMANDO ESFUERZOS, CONOCIMIENTOS, INVESTIGACIÓN, CAMPAÑAS Y TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Madrid, 31 de diciembre de 2019.- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha entrado a formar parte del patronato de la [Fundación Española para la Seguridad Vial \(FESVIAL\)](#). De esta forma, la ATGC, en el año del 60º aniversario desde su creación en 1959, junto con la DGT, creada ese mismo año (entonces como Jefatura Central de Tráfico – JCT -), se suma al proyecto, compartido por todos los miembros del patronato, de contribuir a la mejora de la seguridad vial y una movilidad más segura y sostenible,

La incorporación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil al patronato de FESVIAL supone nuevas oportunidades para realizar acciones de investigación, y desarrollo de proyectos que contribuyan a prevenir los accidentes de tráfico, logrando una movilidad más segura y sostenible. Según Ramón Rueda Ratón, General Jefe de la Agrupación de Tráfico, *“tanto FESVIAL como la Agrupación de Tráfico “comparten objetivos comunes como es el de mejorar la seguridad vial en nuestras carreteras, con la finalidad de reducir la siniestralidad y sus trágicos resultados”.*

“Servire Sit Tibi Sponsio Pro Vita” (“Tu servicio, una apuesta por la vida”), es un lema de la Agrupación que define el espíritu y la vocación de servicio y auxilio con el que se creó esta especialidad de Tráfico (Ley 47/1959, de 30 de Julio), dentro del Benemérito Cuerpo de la Guardia Civil, que en 2019 también ha celebrado su 175 aniversario, y que se aunó fuertemente al objetivo de proteger a las personas y los bienes y al de vigilancia, seguridad y control de caminos con el que se creó este Cuerpo en 1844 (Real Decreto de 28 de Marzo de 1844)”, señala el general Ramón Rueda Ratón.

Por su parte, el presidente de FESVIAL, Luis Montoro, ha señalado que *“gracias al apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el camino para mejorar la seguridad vial y evitar que se produzcan accidentes de tráfico o que se minimicen sus consecuencias será más fácil, por su gran experiencia en el desarrollo de soluciones, técnicas, herramientas y servicios. La supervisión de las policías en el tráfico, junto con el vehículo, la vía y el factor humano es uno de los pilares fundamentales, con lo que consideramos de gran interés que la ATGC forme parte del patronato de FESVIAL”.*

“La labor que hacen es impresionante y así lo reconocen los conductores. Es una de las mejores policías de tráfico de Europa y un referente a nivel mundial. Aparte de la actividad de control tienen unas muchas actividades: la búsqueda de la fluidez en el tráfico, la orientación, el auxilio, la información, investigación de accidentes de tráfico, etc. y por ello es para nosotros un honor que estéis en FESVIAL y espero que podamos hacer muchas cosas juntos”, ha subrayado Luis Montoro.

CREACION DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO

La creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no fue un hecho aislado, sino que quedó encuadrada en una serie de medidas tomadas para regular, de forma más efectiva, la circulación por carretera en España, a la vista de las nuevas necesidades que el progreso y mejora del nivel de vida imponían. Estas circunstancias quedan claramente expresadas en el preámbulo de la Ley de 30 de julio de 1959:

“Para ello formará unidades especiales bajo la denominación de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sometiendo a este Ministerio, con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico, el programa de necesidades y dotaciones que por insuficiencia de las actuales sea indispensable completar.”

Obsérvese que ya en 1959 se señala la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico con la

Dirección General de la Guardia Civil a la hora de realizar el programa de necesidades y dotaciones. Se inicia así la doble dependencia en algunas materias de servicio, material y dotaciones que habría de cristalizar más adelante hasta llegar hasta nuestros días.

FESVIAL es una entidad independiente, creada como una gran obra social, con el objeto de prevenir los accidentes de tráfico, promover la movilidad sostenible, la formación y la educación vial, el estudio de la siniestralidad vial, así como la investigación de estrategias para su prevención. La entrada de Agrupación de Tráfico en el patronato permitirá abrir nuevas líneas de investigación y desarrollo de servicios y campañas educativas, divulgativas y de concienciación, focalizados en la mejora de la seguridad de los vehículos y sus ocupantes.

De esta forma el patronato de FESVIAL cuenta con una amplia representación de empresas privadas del sector de la automoción, transporte y seguridad vial, junto con administraciones públicas implicadas y agentes sociales: el Presidente, Dr. Luis Montoro, AECA ITV, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ALSA, Ayuntamiento de Madrid, Grupo Belron (Carglass), Bosch, CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas), Fundación ONCE, Fundación Transforma, Fenadismer, Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Diputación de Valencia, Indra, ITS España, Ministerio de Sanidad, Ministerio del Interior-Dirección General de Tráfico (DGT), Michelin, RNE (Radio Nacional de España), Volvo Cars, Volvo Trucks y Zurich. Como Patronos Honoríficos figuran la Presidencia del Congreso de los Diputados, la Fiscalía para la Seguridad Vial y D^a Mar Cogollos, Directora General de AESLEME.

Fuente: FESVIAL

Fotografía: FESVIAL





Las autoescuelas se saltan el stop de la digitalización

El sector no termina de innovar en la formación de nuevos conductores ▶ Afrontar retos como la llegada del coche autónomo ni siquiera aparecen en la hoja de ruta

JORGE G. GARCÍA
MADRID

En mitad del debate sobre si la transformación digital está superada, si la dependencia tecnológica no se negocia y qué nombre debemos ponerle a esta nueva era, van y aparecen las autoescuelas para zanjar el problema de raíz. La digitalización se ha saltado el stop. Ha cogido la autopista analógica casi sin pensar si este nuevo contexto generalizado le afecta de alguna manera. Tan excepcional es la situación que la Dirección General de Tráfico (DGT) está pendiente de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de Valores (CNMC) determine si los futuros conductores han de formarse ocho horas presencialmente antes de examinarse de la parte teórica. "Lo importante de una formación son los contenidos y el programa educativo, no el canal o formato", asegura un informe de la Fundación Alternativas.

Más allá de la guerra abierta entre detractores y defensores de la medida, en el fondo prosigue el dilema de cómo acercarse a la transformación. Las *startups*, como suele ocurrir en cualquier sector, han comenzado a irrumpir en un coto aparentemente vedado a las autoescuelas de toda la vida. Esas con pizarras en las que pintar rondas y vehículos con un rotulador. Dribo es uno de estos nombres propios con ganas de agitar el mercado. Su fundador y CEO, Enric Romero, cree que el modelo actual carece de sentido. Se trata de un negocio tan atomizado que no hay recursos para la disrupción y lo analógico permanece como norma. "Siguen con procesos demasiado offline. La crisis económica ha afectado a la innovación, pero estructuras tan obsoletas no ayudan a que cambie", asegura.

Dribo lo que promete, al igual que otros emprendedores como Obikar y Mi-teórico, es una experiencia

totalmente digital para sacarse el permiso de conducir. Vive pendiente de lo que decida la DGT –que no ha respondido a ninguna pregunta–; pero, por el momento, sus alumnos no pisan ninguna aula física. "Buscamos una buena experiencia de usuario. Una experiencia que no implique perder tiempo en los traslados y contar con todo el material que necesite cualquier persona en un clic", sostiene. Lo que lamenta Romero es que todavía haya trámites y documentos de la autoescuela con las DGT territoriales que funcionan con papel, boli y sellos. "Esto lastra la forma de trabajar del sector. Reduce el avance de la digitalización", zanja.

La DGT, por boca de su director general, Pere Navarro, hace un par de meses alegó que su propuesta nada tenía que ver con cortar las alas a las autoescuelas digitales, sino que estas ocho horas servirían para concienciar sobre las buenas prácticas al volante.

Todavía hay trámites de la autoescuela que funcionan con papel, boli y sellos

"La llegada del coche autónomo es un reto mayúsculo para las autoescuelas", dice Enric Romero

Sea como fuere, al menos en opinión de Romero, su negocio solo puede coger la misma autopista que el resto de sectores económicos. "Ha llegado cierta transformación, pero insuficiente a todas luces. La realidad de la sociedad es digital. Quiere flexibilidad, productos digitales y asequibles", mantiene a la vez que compara esta situación con la de otras formaciones, como la anti-

gua FP y las universidades. "La educación, en especial la reglada, cada vez se ha movido más hacia el online", concluye.

Vehículo autónomo

Si algo tan aparentemente asumido como la incorporación de la tecnología no lo está tanto, al final de la carretera se atisban nuevas curvas que casi ni ocupan media línea entre las preocupaciones del sector. El más evidente es el coche autónomo –"que llegará más pronto que tarde", afirma Romero–. El cambio en las autoescuelas será casi radical, aunque también tendrá que esperar a que la legislación apruebe que los vehículos 100% independientes, los llamados de grado cinco, tengan su espacio. "La transformación es tan bestia que afectará a fabricantes, diseño urbanístico, movilidad... El reto es mayúsculo. Entiendo que tenemos que acompañar esta transición también desde nuestro sector", vaticina.

Otras tecnologías punteras

- ▶ **Machine learning y big data.** Estas tecnologías también tienen algo que decir. Al ser nativos digitales, en Dribo recaban datos anonimizados de los alumnos. ¿En qué se traduce? La respuesta del CEO es tajante: en una mejora de la seguridad vial y de las infraestructuras.
- ▶ **Cómo lo hacen.** "Nos resulta más fácil establecer modelos predictivos, de aprendizaje y de comportamiento. La información de los usuarios nos ofrece variables que humanamente resultan imposibles de ver. Los propios algoritmos entienden y aprenden lo que sucede con los alumnos", explica Enric Romero.
- ▶ **Siniestralidad.** De acuerdo con el último informe sobre seguridad vial de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), seis de los siete países europeos con menor siniestralidad, entre ellos España, cuentan con sistemas de formación completamente libres para acceder al examen teórico. El modelo de enseñanza solo es una parada del vía crucis tecnológico por el que circulan las autoescuelas. Innovar, y más en el contexto actual, conlleva múltiples derivadas. Las *startups*, aunque sea solo por subsistencia empresarial, luchan por que casi todo cambie y el sector pare de una vez por todas en el stop de la digitalización.

Artículo completo en retina.elpais.com

7 propósitos de Año Nuevo que te convertirán en mejor conductor

Redacción • [original](#)

El inicio de esta nueva década nos hace replantear algunas prácticas al volante que, a pesar de estar muy asentadas, no son beneficiosas ni para nosotros ni para nuestra seguridad vial



La gran cantidad de tiempo que pasamos al volante hace necesario que nos replanteemos alguna prácticas que, a pesar de estar muy asentadas, no son beneficiosas ni para nosotros ni para nuestra seguridad vial (Thecarras / Getty)

Año Nuevo, vida nueva. **Empieza 2020** y con él se abre un espacio de reflexión sobre lo que hemos vivido durante este año y se establecen nuevos propósitos para afrontar la década que se inicia. La gran cantidad de tiempo que pasamos al volante hace necesario que nos replanteemos alguna prácticas que, a pesar de estar muy asentadas, no son beneficiosas ni para nosotros ni para nuestra seguridad vial.

La consciencia y el compromiso global es imprescindible para frenar el cambio climático, pero también es importante tener en cuenta que las **acciones a nivel individual**, por pequeñas que sean, pueden ayudar a prevenir más daños y a cuidar nuestro planeta. Por eso, recogemos **6 consejos para que seas mejor conductor** en 2020.



La consciencia y el compromiso global es imprescindible para frenar el cambio climático (iStock)

Conducir de forma más eficiente y reducir mi huella ecológica

Si tu conducción no es eficiente, el consumo de gasolina va a ser mucho más alto, lo que comporta un aumento considerable en el **gasto en combustible y una mayor emisión de dióxido de carbono al aire**.

Si tu conducción no es eficiente, aumentarás tu gasto en combustible y también tus emisiones de dióxido de carbono al aire

Estas son una serie de **recomendaciones** para que tu conducción sea lo más eficiente posible y, de esta forma, contribuyas no sólo con tu economía sino que también con el medio ambiente: Arrancar el motor sin pisar el acelerador, circular con marchas más largas y a bajas revoluciones, reducir la marcha lo más tarde posible especialmente en las bajadas, evitar los acelerones y los cambios bruscos de marcha o conducir con una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que permita ver dos o tres coches por delante, son algunas de las medidas que ayudan a hacer una gestión energética más eficiente durante la conducción.

Apostar por vehículos ecológicos

Todos sabemos el esfuerzo económico que supone comprarse un coche, pero en ocasiones, ya sea por antigüedad, necesidad o gusto, llega el momento de hacer el paso definitivo. Hay muchos factores a tener en cuenta a la hora de adquirir un vehículo nuevo, y no es para menos, ya que según un estudio de Seat se trata de la **segunda inversión más importante** después de la vivienda.



Plantéate la posibilidad de escoger un vehículo que sea acorde con el medio ambiente y que sea propulsado por energías renovables (Seat)

Conscientes del gran impacto climático que tienen los combustibles fósiles, y las fuertes restricciones de circulación que han implantado algunas ciudades, es importante que cuando vayas a buscar un vehículo nuevo te plantees la posibilidad de escoger uno que sea **acorde con el medio ambiente** y que sea propulsado por energías renovables.

Ser más estricto con la revisión y el mantenimiento del vehículo

Son muchos los factores que influyen en el rendimiento de nuestro vehículo. La manera en que conducimos, el uso que hacemos del coche y la calidad de los recambios tienen un gran efecto sobre el automóvil. Aunque hay cosas que no se pueden cambiar, el correcto mantenimiento puede alargar su utilidad.



No esperes a que algo falle para acudir al mecánico (iStockphoto)

Tener el coche en buenas condiciones no es cuestión de profesionalidad, sino de constancia. Hacer un mantenimiento frecuente de tu vehículo te dará más seguridad al conducir y además puede ayudar a disminuir tu impacto medioambiental. **No esperes a que algo falle para acudir al mecánico** o para echar un ojo a los diferentes componentes que hacen funcionar a tu vehículo.

Apuesta por la economía colaborativa

Cada vez es más común la práctica de **compartir el vehículo** entre el conductor y otros usuarios que realizan trayectos diarios, o también a la hora de viajar. Pequeños gestos como estos hacen que tu viaje sea más económico, menos contaminante y más entretenido. Un estudio de Blablacar, una de las plataformas de carpooling más populares, afirma que esta forma de movilidad supone un ahorro de 1,6 millones de toneladas de emisiones de CO₂.

Utiliza el transporte público u otros medios de transporte

Según la Comisión Europea (CE), el 30% de los viajes en automóvil son inferiores a 3 kilómetros y el 50%, a 5 kilómetros. Unas cifras que hacen que nos planteemos si es necesario realizar estos trayectos cortos en vehículo propio o si por el contrario es mejor ir andando o utilizar otros medios de transporte alternativos como la bicicleta, el transporte público u otros vehículos que utilicen combustibles más limpios.

Según la Comisión Europea (CE), el 30% de los viajes en automóvil son inferiores a 3 kilómetros y el 50%, a 5 kilómetros

Si vives en una ciudad, y cada día realizas los mismos trayectos es recomendable que apuestes por el transporte público, no solo te ahorrarás dinero sino que también reducirás tu huella ecológica.

Según explica la Dirección General de Tráfico (DGT), la CE calculó que si un tercio de los desplazamientos en coche se hiciese en bici se reduciría un 39% el tiempo del trayecto, un 30% su coste y un 25% la contaminación (36% las emisiones de CO₂ y un 56% la de NO₂).

Buenas prácticas al volante

Pocos conductores reconocen sus fallos al volante, y eso es un error, algo que queda demostrado cada fin de semana en nuestra red de carreteras. Aunque seas un conductor novel o que cargues un larga experiencia a la espalda, siempre hay aspectos en los que puedes mejorar al volante.



Cada vez es más común la práctica de compartir el vehículo entre el conductor y otros usuarios que realizan trayectos diarios, o también a la hora de viajar (Blablacar)

Conducir requiere actitud, aptitud, paciencia, ciertos conocimientos técnicos y legales y, sobre todo, grandes dosis de sentido común.

Los aspectos relativos a la **seguridad** –propia y ajena– deben ser siempre la principal prioridad. Colocarse el cinturón de seguridad nada más subir al coche, ajustar los retrovisores, situarse en la posición correcta al volante y controlar el entorno han de ser siempre las acciones previas antes de iniciar la marcha.

También es imprescindible **estar bien descansado** a la hora de conducir. La fatiga y el sueño

son causas de accidente, por eso, desde la DGT se recomienda parar cada dos horas. Hay que **educar la vista** para mirar a lo lejos y anticiparse a todo lo que pueda suceder por delante.

La fatiga y el sueño son causas de accidente, por eso, desde la DGT se recomienda parar cada dos horas

Sé consciente de tus límites al volante y no estés cien por cien confiado de la conducción del resto de usuarios para que en caso de emergencia estés alerta y tengas oportunidad de reaccionar.

Es básico **respetar los límites de velocidad** y, reducirla en caso de que las circunstancias lo requieran. A su vez, no hay que olvidar la importancia de guardar una separación frontal entre tu vehículo y el de delante, de esta manera te ahorrarás los frenazos innecesarios, o cualquier imprevisto. Una distancia de seguridad adecuada es equivalente a contar hasta 2 segundos entre el automóvil que te precede y tú. En el caso de que las condiciones meteorológicas no sean las óptimas, es aconsejable dejar hasta 4 segundos.


Los accidentes más graves a menudo son consecuencia de una distracción (Rocky89 / Getty)

No te distraigas

Los accidentes más graves a menudo son consecuencia de una distracción. Por tanto, hay que evitarlas y no manipular en marcha ningún tipo de dispositivo de entretenimiento de los actuales. Cualquier distracción es potencialmente peligrosa. Por lo que, en la medida de lo posible, hay que evitar cualquier cosa que aparte nuestra mirada y atención de la vía. Con ellos nos referimos a mirar el móvil, cambiar la música, manipular el GPS...

La Policía Local comienza a sancionar a los conductores de patinetes eléctricos en enero

Redacción • [original](#)

OVIEDO, 1 (EUROPA PRESS)

La Policía Local de Oviedo comenzará en enero a sancionar a los patinetes eléctricos que no se ajusten a la nueva normativa que regula los vehículos de movilidad personal (VMP).

El Área de Seguridad Ciudadana llevó a cabo una campaña informativa sobre esta normativa del 23 al 30 de diciembre, en la que perseguían concienciar y advertir de prácticas sancionables al mostrar a los conductores comportamientos indebidos. El Ayuntamiento de Oviedo, en un plazo máximo de dos meses, tendrá listas las tres ordenanzas relativas a este asunto. Se trata de la ordenanza municipal de tráfico, la de parques y jardines y el Plan Oviedo 30.

Podrá ser objeto de denuncia el uso del patinete eléctrico por zonas peatonales con 200 euros. En este sentido, el Ayuntamiento de Oviedo aún está consensuado cuáles serán esas zonas peatonales en las que su uso estará prohibido. Será, también, una decisión municipal determinar la obligatoriedad del uso del casco. Si la Ordenanza Municipal así lo establece y el conductor prescinde de él, tendrá que hacer frente a una sanción de 200 euros.

La Dirección General de Tráfico (DGT) fija una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, de superarse esta velocidad dejan de ser considerados VMP y supondrá una sanción para sus conductores de 500 euros. En cuanto al consumo de alcohol, las sanciones oscilarán entre los 500 y 1.000 euros; también serán 1.000 euros para el conductor que de positivo en el control de drogas.

Igualmente, está prohibido el uso del teléfono móvil y auriculares, la multa por este comportamiento será de 200 euros. Los patinetes están diseñados para transportar únicamente a una persona por lo que el transporte de dos o más individuos será sancionado con 100 euros. Por último, la circulación nocturna sin ningún tipo de alumbrado o elemento reflectante será una actitud sancionada con 200 euros de multa.

La DGT define el VMP como aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 kilómetros por hora. A los VMP no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio, por lo que no se detraerán puntos del carnet al conductor en caso de infracción.

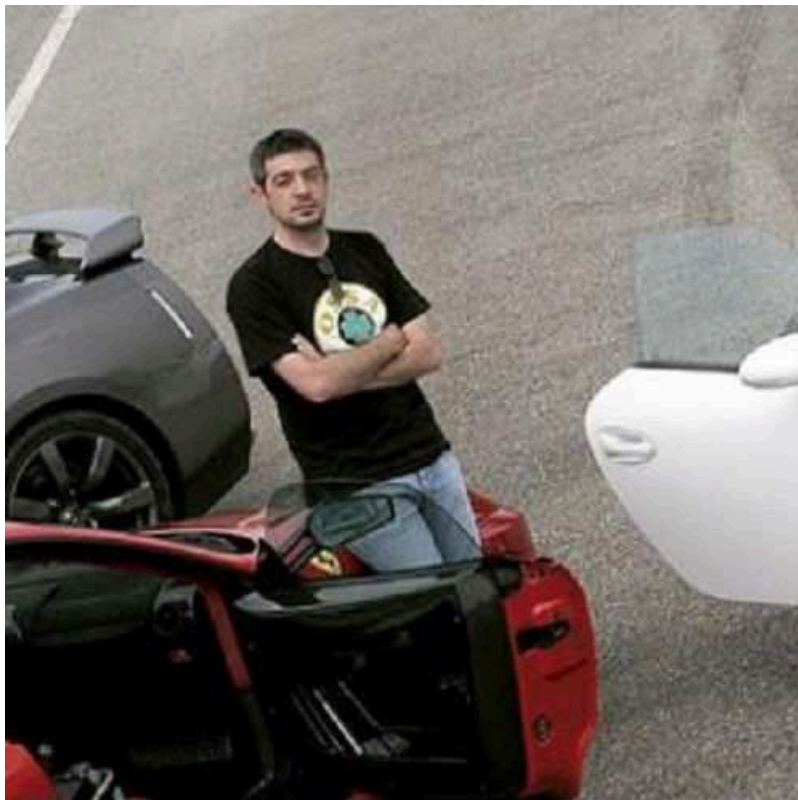
Las instrucciones de la DGT son el marco legal y la referencia de la que disponen los ayuntamientos para adaptar sus ordenanzas a la nueva realidad social que constituyen los VMP.

Motorpasión te desea Feliz 2020, un año decisivo para el Automóvil

Equipo Motorpasión • original



¡Feliz Año Nuevo! En Motorpasión saludamos al año 2020 que acaba de arrancar y nos disponemos a explicar, entre todos los miembros del equipo editorial, qué supone para cada uno de nosotros este nuevo año en el ámbito del Motor. Los cambios en el sector ante unos escenarios sociales cada vez más exigentes son el hilo conductor de este artículo coral sobre cómo esperamos que sea 2020.



2020 será el año del coche eléctrico y del híbrido enchufable. La razón es muy sencilla y la conocemos todos, la famosa media de emisiones de 95 g/km de CO para el conjunto de sus ventas que deben respetar todos los grandes fabricantes. Al menos en cuanto a novedades se

refiere. En términos de ventas, no está tan claro (aunque solo sea porque algunos modelos no llegarán hasta el tercer trimestre del año). Pero eso es solo la punta del iceberg.

2020 será un año clave para la industria (y también lo será 2021). Es más, 2020 y 2021 serán los años en los que muchos fabricantes -incluso grupos industriales muy bien asentados- se van a jugar su supervivencia. Y es que son dos años en los que deben convencer a sus clientes para que opten por modelos 100 % eléctricos o híbridos enchufables.

Así, 2020 será el primer año en el que se contabilicen las ventas para el cálculo de la media de emisiones, ponderada con el peso de los coches, pero solo con el 95 % de las ventas. Si un fabricante supera el límite, multazo en 2021. Hablamos de 95 euros por cada gramo por encima de la media multiplicado por el total de sus ventas (y no por coche que supere la media). Y para 2021 se contabilizarán el 100 % de las ventas. Ya no se podrán dejar al margen los modelos que más consuman.

De nuevo, si un fabricante no consigue la media, **siempre ponderada con el peso de los coches**, las posibles innovaciones tecnológicas destinadas a reducir el consumo y demás bonificaciones a las que pueda optar el fabricante, éste se vería impuesto una multa en 2022 que podría torpedear gravemente sus resultados. Imaginemos que es el segundo año que ese fabricante no lo consigue...



El 2020 se postula como un año de grandes retos para las marcas de automóviles y de esperanza para la sociedad, en lo que reducción de emisiones se refiere. El 2019 ha deparado un caldo de cultivo halagüeño con la irrupción de la gran mayoría de los fabricantes en el mercado de coches electrificados, cobrando especial relevancia los vehículos híbridos enchufables.

La proliferación de estos, de forma más incipiente en la segunda mitad del presente año, nos permiten vislumbrar que se erigirán en el gran comodín de los fabricantes para cumplir con la **exigente normativa europea** de 95 g/km de CO de media para el conjunto de coches vendidos, mientras buscan la manera de nutrir su flota de variantes cero emisiones **lastrando lo menos posible la rentabilidad**.

El reto es mayúsculo si se tiene en cuenta que los vehículos alternativos (**BEV, EREV, PHEV, GAS y HEV**) han representado tan solo el 8 % de las matriculaciones de 2019 -datos a falta

del mes de diciembre-, si bien han crecido un 40 % con respecto a 2018. Una tendencia alcista que junto con los movimientos comerciales de las firmas instan a confiar en **2020 como punto de inflexión** de cara a la democratización del coche eléctrico.

Para ello, eso sí, el trabajo en sintonía de las instituciones públicas y de las entidades privadas será esencial si de verdad se quieren derrumbar los grandes obstáculos del coche libre de emisiones, que, no nos engañemos, sigue viéndose frenado por el precio y una infraestructura poco atractiva para los consumidores.



En Motorpasión



El año 2019 ha sido un poco como la confirmación de algo que veníamos sobrevolando durante mucho tiempo. **La movilidad alternativa es una realidad** y ha llegado para quedarse, pero faltaba la iniciativa real de todos los fabricantes (o casi todos).

Ahora ya prácticamente todas las marcas cuentan con vehículos o eléctricos, o electrificados, o con combustibles alternativos, o todas las opciones a la vez, pero lo que es más importante es que **la sociedad está aceptando estos nuevos esquemas**. Incluso una marca tan tradicional como **Harley-Davidson se ha metido en las motos eléctricas con la LiveWire**, lo ha hecho bien y ha levantado expectación.

Lo que nos falta es el apoyo fehaciente de las administraciones públicas más allá de las ayudas a la compra. Necesitamos infraestructuras, necesitamos que se fomente la investigación para no depender de **las tierras raras**, necesitamos corredores eléctricos... Aún queda mucho camino por recorrer y 2020 seguro que nos trae nuevos pasos en el camino.



Esperamos la llegada de un año 'redondo' (o al menos más estético) con la mirada puesta aún en todo lo que ha pasado en 2019: muchos coches eléctricos urbanos y 'asequibles', coches solares con precios inauditos que prometen ser la panacea de la electromovilidad y el batacazo del mayor mercado automotriz del mundo: China.

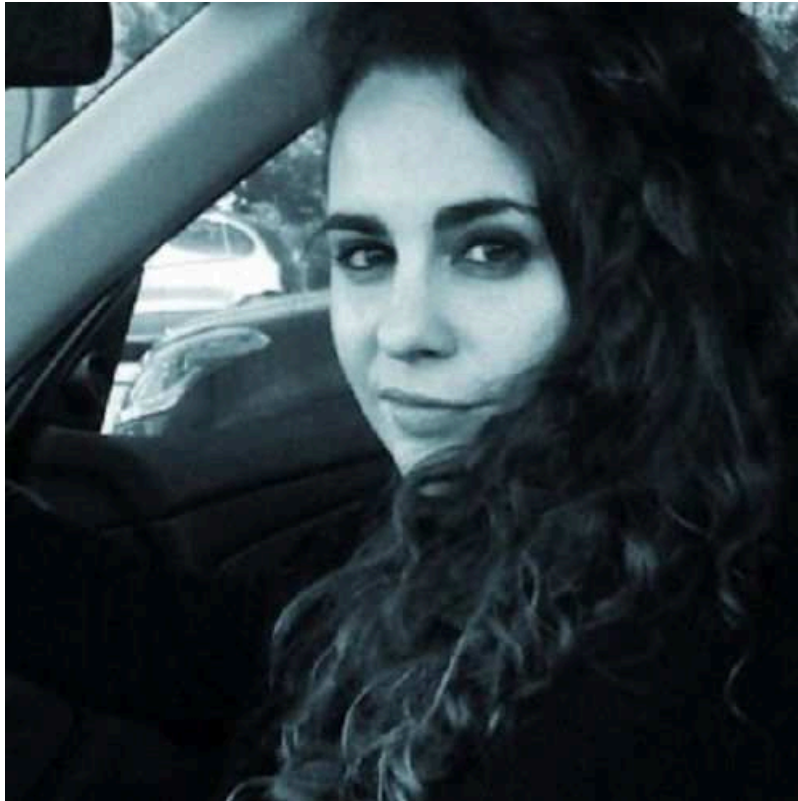
Pero un tema que ha destacado por encima de todos es, para mí, el **despertar de la mujer saudí en la esfera del motor**. En junio de 2018, en un inesperado movimiento aperturista del rey Salman bin Abdulaziz, se levantó el veto que las impedía conducir sin ser castigadas.

Desde entonces ha abierto el primer salón del automóvil para mujeres, [las autoescuelas se han llenado de mujeres y de instructoras](#) y muchos hombres se suben por primera vez -en 2019- a un Uber en el que el conductor es una mujer.

Se espera que en 2020 tres millones de mujeres tengan carnet de conducir en Arabia Saudí, y a la espera de que [las activistas que han luchado por el derecho](#) de estas ciudadanas a conducir sean liberadas, 2020 será el año en el que recuperen por completo su libertad, al menos tras el volante.



En Motorpasión



El año que entra será duro para las marcas automovilísticas con la **media de 95 g/km de CO impuesta desde Europa**. La industria se puso tarde a trabajar en ello y en 2020 se notarán los efectos. Tampoco ha habido mucho espacio de maniobra. Así, las marcas ya se han preparado para un 2020 donde **la electrificación se llevará el protagonismo, así como los SUV**. No queda otra que apostar a caballo ganador. Y si no, que se lo digan a la firma deportiva CUPRA.

Y es que de los muchos eléctricos e híbridos enchufables que se estrenarán este año **serán todocamino**, como ya ha ocurrido este 2019, con alguna excepción como las versiones eléctricas del Opel Corsa y del Peugeot 208 (cuyas entregas comenzarán en el primer trimestre), el **MINI Cooper SE**, los **nuevos Smart fortwo y forfour** (que pasan a ser exclusivamente eléctricos) o la recién estrenada triada de urbanos electrificados del grupo Volkswagen junto al compacto ID.3.

La moda SUV ha fagocitado el motor hasta tal punto que **parece que sólo los eléctricos todocamino tienen sentido**, cuando en esencia no lo tienen: compactos y utilitarios, de menor peso y más enfocados a ciudad, acompañarían mejor a una mecánica eléctrica. Pero es lo que tiene un mercado convulso en el que hay que amortizar la inversión del por ahora incipiente automóvil electrificado. 2020 pinta en bastos que dirían algunos.



2020 será un año clave para el sector de la automoción, un año en el que **comenzará a definirse el futuro** de un sector que está viviendo una de las transformaciones más importantes de toda su historia. Los coches eléctricos e híbridos enchufables de las grandes marcas tradicionales no seguirán siendo coches de segunda división. Pasarán a ser los más importantes para los gigantes de la automoción a pesar de que sus ventas, salvo gran sorpresa, no supondrán un gran porcentaje de las ventas.

Su peso dentro de las decisiones estratégicas crecerá porque **los coches eléctricos e híbridos enchufables serán piezas clave** para que los fabricantes cumplan con las exigentes normativas de emisiones que comenzarán a aplicar a partir del día 1 de enero de 2020. Desde entonces, todo fabricante que quiera vender sus productos en Europa estará obligado a tener una media de emisiones de 95 gramos de CO. Si lo superase habrá de pagar 95 euros por cada gramo adicional, multiplicado por las unidades vendidas en un año (aunque hay excepciones).

Así pues, podemos decir que 2020 supondrá **el primer año de un nuevo escenario regulatorio** para el que algunos fabricantes llevan años preparándose pero para el que otros llegarán todavía con deberes pendientes. Un escenario que, además de prometer un mundo más limpio y libre de emisiones, también cambiará por completo el paradigma del sector de la automoción en el viejo continente.



En Motorpasión



Este año 2020 será muy importante en el plano deportivo del mundo del Motor. Tanto en la Fórmula 1 como en el WEC **termina una era caduca y comienza otra llena de ilusión**. En la categoría reina, la Fórmula 1, viviremos el último año con el actual statu quo en el que el interés será ver si Lewis Hamilton puede igualar o superar los récords que aún le quedan a Michael Schumacher.

A partir de la segunda mitad del año podremos ver el estreno de los hiperdeportivos en el mundial de Resistencia, uno de los grandes acontecimientos del 2020 en el mundo del Motorsport. Esperamos que estos nuevos monoplazas puedan relanzar un mítico campeonato que estaba comenzando a estancarse.

Y no podemos olvidarnos de las motos, donde Marc Márquez volverá a ser el gran favorito en **MotoGP**. Si Hamilton puede igualar los títulos de Schumacher en la Fórmula 1, en la categoría reina de las motos puede haber un 'sorpaso' todavía con más morbo: el de Márquez igualando los títulos de Valentino Rossi. De momento, no se le vislumbra rival al español.

Josep Camós: "Otra vez el champán y las uvas y el alquitrán, de alfombra están"



Con sus números redonditos, el año 2020 iba a ser uno de esos **años meta volante** que de vez en cuando nos inventamos algunos humanos del mundo occidental, emborrachados de narcisismo hasta el punto de imaginarnos controladores del tiempo. Como si al resto de los humanos —y como si al resto de las especies— les importaran mucho nuestros delirios. Como si el 1 de enero de 2020 fuera diferente al 31 de diciembre de 2019 o al 10 de marzo de 2021. Como si esas cifras importasen más allá de un calendario absolutamente artificial que fue inventado y reinventado tantas veces como les dio la gana a otros humanos igual de egocéntricos.

El año 2020 iba a ser un año de muchas cosas. Entre otras metas volantes, iba a ser una gran meta de la seguridad vial, el culmen del **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 impulsado** por la Asamblea General de las Naciones Unidas para reducir la mortalidad viaria hasta la mitad, de manera que 2050 (aquí va otro gran post-it ficticio) sería la rehostia en materia de reducción de hostias... viales.

Y llega 2020 y en España estamos como estábamos. En vez de Acción, **inAcción**. Andamos discutiendo sobre el sexo de los ángeles mientras la formación vial sigue teniendo **más goteras que el comedor del Titanic**; exigimos que los coches sean más seguros mientras dejamos que las carreteras **poco importantes se marchiten de puro abandono** y que en las conurbaciones **salten chispas**; seguimos apuntando al conductor como origen de todos los males mientras vemos que el coche autónomo **quizá no llegue tan rápido** como para salvarnos la papeleta.

Eso sí, cada vez más **los coches tendrán más pantallas**. Seguramente para que el conductor ponga en valor su conducción y mantenga la atención en la carretera, y todo eso que se supone que debe hacer por una conducción segura y eficaz.

El año 2020 será, con permiso de Mecano, **un año más**. Ni inflexiones ni puñetas. Cifras de siniestralidad vial estancadas, mortalidad en leve retroceso y pertinaz aumento de las cifras de heridos viales, esos de los que nadie se acuerda nunca a la hora de vender titulares. Víctimas de un escenario que prioriza el narcisismo y el postureo frente a la resolución de los problemas desde la base. Eso sí, el champán y las uvas que no falten sobre el alquitrán. En la foto quedan bien.

Las novedades para los conductores en 2020: peajes, velocidad, restricciones, ITV

original



Por delante, **365 días**. Nuevo año, nueva década, pero también **muchas novedades para el automovilista...** y para los **fabricantes de coches**. Atentos a todo lo que nos va a deparar este nuevo 2020, el año de los **grandes cambios en movilidad**.

Media de emisiones de 95 g/km de CO2 en coches nuevos

El **1 de enero de 2020** entra en vigor la denominada **Corporate Average Fuel Emissions (CAFE)**, que no es más que una nueva normativa comunitaria que **obligará ya a todos los fabricantes de coches a que su media de emisiones de todos los vehículos que matricule al año no exceda los 95 gramos por kilómetro de CO2**. Un dato: nuestras emisiones medias en lo que llevamos de 2019 están por encima de los 120 g/km de CO2, por lo que para alcanzar las cifras habría que reducirlas en un 30 por ciento.

Restricciones en aparcamientos

También, desde el 1 de enero, **en Madrid quien tenga un automóvil sin distintivo medioambiental de la DGT** (coches de gasolina anteriores al año 2000 y diésel previos al año 2006) **no podrá estacionar su coche en una zona SER que no sea la del barrio en el que esté empadronado**. Quienes no cumplan con esta norma tendrán que enfrentarse a una multa de 90 euros, rebajada a 45 euros con pronto pago.

Restricciones de circulación

Barcelona ha tomado la delantera a todas las ciudades españolas si hablamos de **restricciones anticontaminación**. Desde el 2 de enero los coches más contaminantes no podrán circular por la denominada **Zona de Bajas Emisiones de Barcelona**. Se trata de un espacio establecido a través de las rondas de Barcelona que es 20 veces superior a Madrid Central —mide 95 km2— y que incluye algunas poblaciones limítrofes con la ciudad.



No podrán moverse por el área establecida aquellos vehículos que no cuenten con pegatina de la DGT, es decir: turismos de gasolina matriculados antes del mes de enero del 2000 y diésel anteriores a enero de 2006; furgonetas matriculadas antes del 1 de octubre de 1994 y motos y ciclomotores anteriores a 2003. El horario establecido para las restricciones de tráfico serán los días laborables de 7:00 a 20:00 horas.

En Madrid, el proyecto de Madrid Central dejará paso a **Madrid 360**. El nuevo plan anticontaminación del nuevo gobierno **entrará en vigor durante el primer trimestre de 2020** y rebaja algunas de las medidas puestas en marcha por la anterior alcaldesa Manuela Carmena. Así, los vehículos con etiqueta C —de gasolina posteriores a 2006 y diésel posteriores a 2014— con dos ocupantes o más podrán transitar libremente por la zona de bajas emisiones al ser considerados «vehículos de alta ocupación». Los vehículos sin distintivo tendrán prohibida la entrada y los vehículos con etiqueta B «solo podrán estacionar en los aparcamientos». Asimismo, habrá una rebaja en la tarifa de los estacionamientos del Ayuntamiento que se encuentran en el distrito Centro.



ITV: información más clara

A partir del **próximo 20 de mayo de 2020**, todos los vehículos que se hayan matriculado del 20 de mayo de 2018 en adelante y que pasen la **ITV** contarán con una ventaja: la **Unión Europea obligará a los fabricantes de automóviles a facilitar los datos técnicos necesarios para realizar la inspección, información que hasta ahora era inaccesible**. Además, el fabricante estará obligado a presentar de la misma forma cualquier tipo de «modificaciones» y «suplementos posteriores» de información técnica de los vehículos, así como a designar un «punto de contacto responsable de facilitar el acceso a la información técnica del vehículo», dándose a conocer los datos de contacto en la página web del propio fabricante.

Patinetes y vehículos de movilidad personal (VMP)

Enero también comienza con un **nuevo marco común normativo transitorio** que regula el uso de los **vehículos de movilidad personal en toda España**. En primer lugar, adelanta que un vehículo de movilidad personal (VMP) es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida **entre los 6 y los 25 km/h**. Si la velocidad de los vehículos es inferior a 6 km/h serán considerados juguetes. Además, se deja claro que **los VMP no necesitarán autorización administrativa ni para circular, ni para conducir, ni tener un seguro obligatorio**. Así, si el conductor del VMP también tiene carné de conducir, no se enfrentará a sanciones que impliquen la sustracción de puntos de éste último.

También se recuerdan **qué comportamientos serán motivo de sanción**: circular con presencia de alcohol y/o drogas en sangre; circular con el teléfono móvil, cascos y auriculares; circular por la acera o no contar con los sistemas de alumbrado, prendas o elementos reflectantes necesarios para garantizar la seguridad.



Las autopistas de peajes que serán gratis desde 2020

Desde el mes de enero, las autopistas AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 a su paso por Tarragona, Valencia y Alicante pasarán a ser gratis, es decir, se reconvertirán en autovías. Se suman así a la gratuidad de la AP-1 entre Burgos y Ariñón, activa desde 2018. Fomento ya ha iniciado los trámites para que las autopistas de peaje AP-2 (entre Zaragoza y El Vendrell) y AP-7 (entre Tarragona y La Junquera) pasen a ser gratuitas a partir de agosto de 2021.



Límite de velocidad a 30 km/h en ciudad

La DGT tiene preparada la primera reforma que afectará al **Reglamento de Circulación**: el **establecimiento de un límite de 30 km/h para la ciudad**. Como norma general, toda calle con un solo carril por sentido de circulación tendrá un límite de velocidad máxima de 30 km/h. Por estas calzadas, denominadas «Calzadas a 30», podrán circular todo tipo de vehículos,

incluyendo los VMP autoequilibrados y patinetes. Los peatones y vehículos de movilidad reducida deberán ir por la acera.

La distribución responde a la **Ley 80/20**. Esto quiere decir que solo el 20% de las calles soporta el 80% del tráfico, son arterias principales de dos o más carriles o anillos perimetrales. Estas vías podrán tener una limitación de 50 km/h. el 80% restante soporta apenas el 20% del tráfico.

Ya es 2020: ¿cómo cambiará la ciudad en la próxima década?

ALFONSO ALBA • original

□ [Vista aérea de la ciudad de Córdoba](#) | TONI BLANCO

1 de enero de 2020. Para muchos, sobre todo para los que tienen más de 40 años, es una fecha futurista. Ni *Regreso al futuro* ni *Blade Runner* imaginaron un futuro tan lejano. Ni, desde luego, que dentro de un rato no haya coches voladores por encima de Las Tendillas, cordobeses en la estación espacial internacional de Marte conquistando un nuevo mundo, o que los bares despachen salmorejo sintético. Pero en una década, y aunque no lo parezca, la vida de los cordobeses ha cambiado. Y mucho.

En 2010, Facebook y Twitter estaban en pañales, Instagram no existía y solo había un puñado de cordobeses con un teléfono en el bolsillo con internet. La democratización de los teléfonos inteligentes y la extensión de internet lo ha cambiado todo. Aunque no lo parezca. El Ayuntamiento, por ejemplo, va a ser la última administración en Córdoba en convertirse en electrónica y abandonar definitivamente el papel. Y por muchos discursos que se hagan, Córdoba dista años luz de convertirse en una *smart city*. Pero, como a la fuerza ahorcan, la ciudad no tiene más remedio que cambiar, y de manera radical, en la próxima década, como el resto. Pero, ¿cómo?

El 5G

De los grandes cambios de la próxima década, el más inminente será que Córdoba tenga cobertura de 5G. Actualmente ya la tienen Sevilla y Málaga, y en Córdoba llegará en cuestión de meses. La revolución no será inmediata. De momento, apenas un puñado de teléfonos móviles se podrán conectar a ultravelocidad. Pero el 5G abrirá la puerta a cambios que tienen que ser definitivos en el futuro físico de la propia ciudad. Con el 5G se podrá activar definitivamente el internet de las cosas y Córdoba, sin quererlo, se convertirá poco a poco en esa *smart city* tan cacareada en todos los discursos políticos.

El tráfico

Será el gran cambio del futuro: la manera en la que los cordobeses se mueven. Y es el gran reto. A corto plazo, el Ayuntamiento tiene que regular la que ha sido la gran revolución de los últimos años: los vehículos de movilidad personal, en los que el rey es el patinete eléctrico. El Consistorio tiene que adaptar la normativa que acaba de dictar la Dirección General de Tráfico (DGT) por la que ya se pueden sancionar a estos vehículos cuando incumplan las normas de tráfico. Ahora reina una especie de limbo en el que reina la ley del más fuerte.

Pero habrá muchos más cambios. A corto plazo también el Ayuntamiento tiene que ir ampliando las restricciones al tráfico en el casco histórico y tiene que decidir también si activa, o no, algún tipo de normativa que impida circular a los vehículos más contaminantes por las zonas más céntricas de la ciudad.

Poco a poco, se irán generalizando los vehículos con otro combustible. MercaCórdoba tiene que abrir en meses la gasinera que está construyendo. Y la ciudad se irá llenando de cargadores de vehículos eléctricos. No es descartable, tampoco, que en pocos años lleguen a Córdoba los primeros vehículos autónomos. Y que incluso comiencen a convivir los coches sin conductor con una inmensa mayoría de coches que nos necesitan. A buen seguro, la década concluirá con este tipo de transporte generalizado.

Pero está habiendo más. A Córdoba ya han llegado las motos eléctricas de alquiler. Pronto lo harán las empresas de patinetes y no tardarán en llegar compañías de vehículos de alquiler por horas. El coche dejará de ser una propiedad y pasará a ser algo más compartido. E incluso menos necesario.

En los próximos años, además, se resolverá la batalla entre los taxis de toda la vida y los VTC. Y eso no es futuro, ya es presente.

Las mercancías

En todos los discursos políticos, Córdoba es un nudo logístico de capital máximo. Siempre lo fue, lo sigue siendo (menos) y siempre lo será. Está por ver que así sea, pero Córdoba tiene algo de lo que carecen muchas ciudades: es un cruce de vías de tren, tiene un aeropuerto sin explotar, es centro de dos autovías de alta capacidad y está, además, en el centro del Sur de la Península.

La década tiene que marcar si finalmente explota, o no, el transporte de mercancías por ferrocarril. También si funciona, o no, la liberalización del ferrocarril de pasajeros. Lo que ocurra afectará a Córdoba, que tiene la segunda estación de España en la que más trenes paran solo superada por Atocha, y una terminal de mercancías que funciona a un ritmo muy escaso.

Pero hay más. El casco histórico de Córdoba se ha convertido en un experimento. Una empresa ya trabaja en la gestión de las mercancías de vecinos y negocios con vehículos más pequeños y nada contaminantes. Si funciona, el modelo se extenderá por otras ciudades históricas, en las que la manera de llevar las cosas a las casas y negocios es un problema.

Ya es presente que muchos ciudadanos no salen de casa para comprar. Los mensajeros y las empresas de paquetería han tomado las calles en una carrera loca por ser el primero en llevar un paquete. Amazon ya reparte en Córdoba los domingos. El futuro dirá si finalmente hay drones repartiendo mercancías, si la ciudad se llena de locales ahora vacíos a los que la gente irá a recoger sus cosas. O si en los supermercados deja de haber cajeros (y cajeras) físicos, y los clientes se hacen la cuenta, se pagan y se dan el cambio.

El cambio climático

Las previsiones más pesimistas señalan que en 2030 el tiempo en Córdoba puede ser una pesadilla. La temperatura media puede subir hasta tres grados, según los peores pronósticos, lo que convertirá en insoportables los veranos y hará que nos olvidemos de los inviernos... salvo cuando llegue un temporal de frío y nieve histórico.

A falta de confirmación oficial, los expertos apuntan a que la década 2010-2019 ha sido la más cálida desde que hay registros. Las temperaturas han ido subiendo casi todos los años, con oscilaciones, y casi cada verano ha ido cayendo un récord tras otro en la ciudad. Imaginar una temperatura máxima en verano cercana a los 50 °C no es ciencia ficción. Pero es un ejercicio insoportable, que de alcanzarse hará la vida en Córdoba muy difícil.

El reto del futuro es adaptar la ciudad de manera inmediata a este cambio climático. Intentar reducir su impacto creando más vegetación en casi cualquier punto que refresque la sensación térmica, adaptar los edificios para que los ciudadanos no perezcan refugiados en su interior y tomar medidas drásticas cuando el calor apriete. No descarten que en un futuro haya llamamientos a la población de confinamiento inmediato y obligado.

El Aeropuerto

Córdoba no tiene vuelos porque el Aeropuerto aún no está preparado. Ni tiene una terminal capaz de acoger pasajeros, ni dispone de una carta de aproximación aérea que haga que los grandes aviones puedan llegar. De momento, en la ciudad solo pueden aterrizar vuelos chárteres. Cuando todo esté listo, es probable que la ciudad tenga que aprender a convivir con el ruido de grandes aviones aterrizando, ya que tiene uno de los aeropuertos más cercanos a un gran casco urbano de toda España.

La llegada de aviones de pasajeros hará que el turismo siga multiplicándose. Y que los turistas necesiten más espacio. Lo que llevará a ensanchar la ciudad de una u otra manera.

El ladrillo

El PGOU del año 2001 se diseñó pensando que algún día Córdoba alcanzaría el medio millón de habitantes. Los pronósticos han fallado estrepitosamente. La ciudad no solo no ha

alcanzado esa población sino que empieza a perder habitantes. Por eso, el casco urbano no puede seguir creciendo. O sí.

En el futuro, la ciudad cambiará también físicamente. Pero está por ver si el planeamiento sigue funcionando, si la ciudad se sigue ensanchando al oeste y si este crecimiento hace el efecto de una sábana que destapa otra parte. La fuga de habitantes a los nuevos barrios puede provocar el progresivo abandono de otros puntos de la ciudad.

La cultura

En la última década, Córdoba se ha quedado sin cine en el centro. Ahora, los cordobeses tienen que coger el coche si quieren ir al estreno de una película. Está por ver si los cines aguantarán como hasta ahora y si la cultura y el ocio seguirá siendo la misma. El Festival de la Guitarra tiene que llegar al medio siglo de vida y decidir qué quiere ser de mayor, Cosmopoética se consolidará como un festival clave, y es hasta probable que poco a poco la plaza de toros se adapte más como un auditorio de música que como el recinto para el que fue construido.

El fin del dinero

En una década, Córdoba ha perdido casi un tercio de sus sucursales bancarias. En la próxima década es probable que pierda casi todas. En los próximos años, los bancos dejarán de despachar dinero. Y poco a poco el dinero físico desaparecerá, como ya ha ocurrido en países como Suecia. Las sucursales bancarias se tendrán que transformar en otra cosa y muchas seguirán cerrando.

La administración electrónica

En los próximos años, sí o sí, el Ayuntamiento se convertirá en virtual. Dejará de haber colas en atención ciudadana, y dejará de haber impresos y papeles físicos a entregar en la administración. Pero el sistema, sí o sí, tendrá que avanzar. Y los ciudadanos podrán hacer todos los trámites necesarios sin tener que acudir físicamente a ningún sitio.

Eso hará que los históricos edificios públicos se vayan transformando. Aquellos en los que ya no haya despachos u oficinas podrán ser reusados para otros destinos, como lugares expositivos o culturales.

En definitiva, la próxima década transformará, quiera o no, a la ciudad. Lo que está por ver es cuánto y a qué ritmo, y si habrá ciudades que como siempre cambien más que otras.

La DGT despide el año con esta recopilación de infracciones a erradicar en 2020

Redacción • original

Un vídeo de apenas un minuto recoge 12 casos reales de conductores que han tenido un comportamiento negligente



Este año los agentes de Tráfico detectaron a un conductor que circulaba mientras resolvía un cubo de Rubik (DGT)

Los datos provisionales de la Dirección General de Tráfico (DGT) apuntan a que 2019 se convertirá en uno de los años con menos **mortalidad en las carreteras** de la historia de España. Hasta el pasado 17 de diciembre, según las cifras contabilizadas a 24 horas, habían fallecido 1.053 personas en vías interurbanas, es decir, un 8% menos que en el mismo periodo del ejercicio anterior. Pese a esta reducción, el número sigue siendo elevado y está lejos de llegar al objetivo de cero víctimas en accidentes de tráfico.

Para conseguirlo es imprescindible **erradicar** ciertas **conductas** que incrementan el riesgo de sufrir un siniestro. Por este motivo, y ante el inminente cambio de año, la DGT ha compartido en sus redes sociales un **vídeo** de apenas un minuto en el que recopila **doce comportamientos negligentes** que no deberían volver a repetirse ni en 2020 ni nunca.

Son **infracciones reales** captadas por las cámaras de vigilancia de sus medios aéreos. Además de los comportamientos recogidos, habría que añadir aquellos que hacen referencia a la conducción bajo los **efectos de las drogas y el alcohol** (no están controlados por los helicópteros ni drones porque requieren de agentes que realicen personalmente las correspondientes pruebas). Según los datos del Observatorio Europeo para la Seguridad Vial (ERSO), alrededor del 25 % de las muertes en accidente de tráfico están relacionadas con el alcohol.

El vídeo muestra distintos ejemplos en los que la persona que va al volante se **distrae** **manipulado objetos** de muy diversa índole. Si bien es sorprendente el caso de uno de los infractores que simula tocar la batería a dos manos con unas baquetas, más lo es el del

conductor que está resolviendo un cubo de Rubik mientras circula. Hacer esta acción no solo le implica retirar la vista de la carretera sino que también le obliga a soltar el volante. Y esto lo hace reiteradamente durante varios segundos cada vez.

Se calcula que, si un coche choca a una velocidad de 40 km/h, un animal suelto en el habitáculo puede desarrollar fuerzas de proyección equivalentes a 40 veces su peso

Estas actitudes son consideradas **infracciones** en base al artículo 18 del Reglamento General de Circulación que señala que “El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía”.

El texto añade que “a estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o **animales transportados** para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos”. Y esto último es lo que no hace otro de los protagonistas del vídeo, que viaja con un perro si atar.



El perro nunca debe ir suelto en el coche, debe viajar atado adecuadamente (Milan_Jovic / Getty Images)

Pero más allá de la sanción que las autoridades puedan poner por viajar con la **mascota suelta**, lo más importante es ser conscientes del riesgo que esta negligencia puede conllevar. Se calcula que, si un coche choca a una velocidad de 40 km/h, un animal suelto en el habitáculo puede desarrollar fuerzas de proyección equivalentes a 40 veces su peso, según demostraron pruebas realizadas por el Centro de Tecnología Allianz (AZT). Además, en caso de siniestro, las compañías aseguradoras pueden inhibirse si las mascotas van sueltas en el vehículo.

La normativa también establece que todas las personas que viajan en el vehículo deben ir correspondientemente sujetas, ya sea con el cinturón de seguridad abrochado o en un **sistema de retención infantil** adecuado a la talla del niño, que no puede ir en el asiento del copiloto si tiene menos de 12 años. Y uno de los casos que ha recopilado la DGT muestra cómo una familia viaja con dos pequeños sin estar adecuadamente sujetos, uno de los cuales está acomodado sobre el regazo de la mujer aposentada en el asiento del acompañante delantero sin el cinturón abrochado.



En el coche, hay que llevar siempre a los niños sentados en su Sistema de Retención Infantil (SRI) (Seat)

Otra de las infracciones recogidas, y que sigue siendo demasiado habitual, es el **manejo del móvil al volante**. Diversos estudios concluyen que hablar por teléfono mientras se conduce es comparable a conducir bajo los efectos de las bebidas alcohólicas. Asimismo, está calculado que escribir y enviar un whatsapp requiere unos 20 segundos, lo que supone recorrer unos 600 metros sin mirar la carretera circulando a 120 km/h. Teclear dentro del navegador o marcar un número de teléfono necesita una media de 14 segundos, en los que se avanzan 466 metros.

De los dos casos incluidos en el montaje, hay uno que destaca porque el protagonista comete otras infracciones además de manejar el móvil para hacerse una selfie. Y es que el joven circula con **exceso de velocidad** (entre 145 y 148 km/h) y lo hace por el **carril izquierdo** cuando el de la derecha está libre. También realiza otro comportamiento inapropiado al volante: ir **sin camiseta** (la ropa protege de las lesiones que pueda causar el cinturón de seguridad en caso de frenazo o accidente).

Además de los mencionados comportamientos irresponsables, el vídeo también incluye ejemplos de **adelantamientos inapropiados** y conductas negligentes por parte de **ciclistas**. Y es que todos los usuarios de la vía estamos obligados a cumplir la normativa. Es una cuestión de seguridad propia y ajena.

La federación nacional aspays promueve actitudes responsables de las personas mayores en seguridad vial

original

La Federación Nacional Aspays promueve actitudes responsables de las personas mayores en seguridad vial a través de las Jornadas 'Nunca es tarde: experiencia y prudencia'. El encuentro tuvo lugar ayer con el objetivo de mejorar la concienciación de las personas mayores, tanto en su faceta de conductores como de peatones, adaptando su comportamiento a la evolución de sus capacidades físicas, evitando y reduciendo los accidentes y las secuelas o lesiones irreversibles en este grupo poblacional.

El desarrollo de estas jornadas es posible gracias a la concesión del III Premio de Seguridad Vial de Asociación Empresarial del Seguro (Unespa) y a la donación de la Fundación de la Mutua General de Seguros (MGS), y llegará en próximas fechas a Granada, Las Palmas de Gran Canaria y Cuenca.

La jornada de inauguración tuvo lugar en la Fundación del Lesionado Medular e intervinieron la presidenta de Unespa, Pilar González de Frutos; el presidente de Aspays Madrid y de la Fundación del Lesionado Medular, Miguel Ángel García Oca, y el presidente de la Federación Nacional Aspays, Alberto de Pinto Benito.

Posteriormente, la gerente de la Unidad Médica de Mutua Madrileña y miembro del Comité Médico de Unespa, Victoria Bares Jalón, acercó los factores de riesgo asociados a la edad: pérdida de capacidades físicas y psicológicas, e ingesta de medicamentos. Por su parte, el enfermero de la residencia de la Fundación del Lesionado Medular, Luis Ángel Peñuelas, aportó consejos prácticos para tener hábitos y conductas saludables que mejoren la calidad de vida y reducen el riesgo de sufrir un accidente en las personas mayores. También la directora de Programas, Clara Cuenca, y la trabajadora social de la Federación Nacional Aspays, Marta Tante, abordaron el papel de la persona mayor como conductor y peatón, ofreciendo pautas para reducir los riesgos.

El encuentro finalizó con el testimonio y experiencia personal de dos voluntarios con lesión medular víctimas de un accidente de tráfico.



¿Qué cambios va a traer el 2020 para Madrid?

Álvaro Coutelenq • original



Madrid Central (EFE)

Los que más van a sufrir esos cambios son los vehículos SIN etiqueta medioambiental de la DGT, es decir, gasolina posterior al 2000 o diesel matriculado después del 2006. Desde el 1 de enero no van a poder aparcar en zona de estacionamiento regulado ni siquiera acceder a Madrid Central para entrar en el garaje de un amigo o familiar residente en la zona.

También cambios a peor para las furgonetas de reparto de menos de 3 mil 500 kilos y sin etiqueta que no van a poder entrar desde este día 1 a Madrid Central. Son el 30% de todas las que acceden al centro y el 80% de las que sirven a bares y restaurantes. De hecho ya hay quejas de los hosteleros madrileños. Advierten de problemas de desabastecimiento a partir de este fin de semana. Tampoco podrán pasar desde mañana los coches de autoescuela con etiqueta B.

Sí se salvan de esa limitación los coches de los que trabajen en esos comercios, de quienes trabajan de madrugada dentro de Madrid Central, los vehículos que vayan a talleres, las grúas, servicios funerarios, de medios de comunicación y vehículos de más 3.500 kilos. También se prorroga durante un año el permiso para que los padres puedan dejar y recoger a sus hijos de centros de dentro de esa zona. En cuanto a las motos, se amplía hasta las doce de la noche el acceso a las de reparto, siempre y cuando tengan etiqueta de la DGT. El resto, hasta las 10.

Es importante también el cambio en el perímetro de Madrid Central. Mártires de Alcalá y Seminario de Nobles, las dos calles donde más multas se han puesto, va a ser desde mañana 1 de acceso libre.

En cuanto a los taxis, el nuevo año va a traer el ansiado precio cerrado y con tarifa ECO. A partir de mañana, 1 de enero, existirá la opción de pre contratar un servicio y con eso se acaba el taxímetro, medida similar a la que ya utilizan los vehículos VTC. Además llega la tarifa medioambiental, en los periodos de alta contaminación se hará un descuento del 10 por ciento también en esos viajes precontratados.

Y recuerda, además que con la llegada de 2020, el abono transporte para los mayores de 65 años, baja un 25%. El mensual pasará de 12,30 a 9,30 euros el mensual. El anual de 123 a 93 euros. El objetivo es que en 2023, este abono sea gratis.

Cinturón de seguridad: qué dice la normativa sobre su uso

claudia rubio • original

Conducción

En España están exentos de usar el cinturón de seguridad los taxistas en vías urbanas, los profesores de autoescuela y los conductores al realizar maniobras de marcha atrás o estacionamiento, entre otros.



Cinturón de seguridad: qué dice la normativa sobre su uso NEOMotor

Entre los elementos de seguridad pasiva de los vehículos, el cinturón de seguridad es, sin duda, el más eficaz y el que más vidas ha salvado a lo largo de la historia. De hecho, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el uso de este dispositivo reduce en un 50% la probabilidad de morir [...]

El 60% de los conductores no sabría cómo reaccionar ante una emergencia (pendiente edición)

original

Según un estudio presentado por la Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Seguridad Vial (Formaster), el 60% de los conductores españoles no sabría reaccionar de sufrir algún tipo de emergencia o imprevisto al conducir su coche.

Aunque la seguridad de los vehículos se ha incrementado exponencialmente en los últimos años, ningún conductor está exento de sufrir cualquier percance. Cuándo y cómo parar ante una avería o emergencia, cómo cambiar una rueda o comprobar la presión del neumático, o cómo actuar ante un obstáculo en la carretera, continúan siendo grandes desconocidos para una gran parte de los conductores.

Según el estudio presentado por Formaster, la principal causa de desconocimiento sobre cómo reaccionar en situación de emergencia viene porque nunca se han visto involucrados en una situación similar, y que tampoco se han planteado cuál sería la forma correcta de actuar.

Esta asociación recuerda, en su informe, que estas situaciones se enseñan y se dan a conocer en la teoría de cualquiera de los permisos de conducción, y que son de obligado conocimiento para poder obtener el carnet. Por ese motivo, señalan la importancia de llevar a cabo cursos de Seguridad Vial que contribuyan a refrescar los contenidos y conocimientos relacionados con estas materias que puedan haber olvidado con el paso del tiempo lo que podría repercutir positivamente en el descenso de los datos de siniestralidad vial.

De acuerdo con el estudio de Formaster, los conductores saben que deben señalizar su posición con los triángulos de emergencia en caso de detención por avería o emergencia, pero no saben hacerlo: deben colocarse de tal forma que sean visibles a una distancia de 60 metros, y siempre después de ponerse el chaleco reflectante en el interior del coche; una vez señalizado, todos los ocupantes del vehículo deben ponerse fuera de la calzada o del arcén en una zona segura para evitar atropellos.

Este estudio también revela que el 70% de los conductores no miran con la frecuencia necesaria la presión de sus neumáticos, no saben cambiar la rueda o desconocen si llevan rueda de repuesto o kit de reparación. Otro de los desconocimientos más importantes, en este sentido, es que la rueda de emergencia debe ir colocada siempre en el eje delantero, por lo que si es la rueda trasera la dañada, se deben hacer dos cambios: la de emergencia delante y, en el eje trasero, la que se ha desmontado del eje delantero.

De la misma forma, según Formaster, el 90% de los usuarios nunca se ha leído el manual de instrucciones de su vehículo, un dato que confirma que gran parte de los conductores no sepan dónde se encuentran los interruptores de las luces antiniebla, tanto delanteras como traseras, así como muchas de las funcionalidades que ofrecen sus coches.



Multas de 200 euros y pérdida de puntos por no usar los sistemas de retención infantil en San Juan

original



El **Ayuntamiento de San Juan del Puerto**, a través de su Concejalía de Seguridad Ciudadana, ha anunciado las nuevas medidas que se tomarán a partir de 2020 en lo concerniente a los accesos en las horas punta de entradas y salidas de los **colegios de infantil** y primaria J.J. Rebollo, San Juan Bautista y Marismas del Tinto. De igual manera, los agentes sancionarán con 200 euros y 3 puntos a aquellos conductores que lleven a los menores en vehículos a los colegios incumpliendo el **uso obligado de los sistemas de retención infantil**.

Respecto a los accesos a los centros, el concejal de Seguridad Ciudadana, **Miguel Beltrán**, ha explicado las distintas medidas que el consistorio va a llevar a cabo a partir del 8 de enero, en concreto, en los tramos horarios que van de 8:50 a 9:10 horas y de 13:50 a 14:10 horas.

En el caso del **colegio J.J. Rebollo**, el Ayuntamiento cortará el acceso rodado con un vigilante y valla desde la Plaza de la Marina a calle Miramar. Los vehículos que se dirijan hacia la calle Río, discurrirán por el parking público, Miramar y desembocar en calle Labradores como única dirección. En esa intersección un Policía Local controlará el tráfico. En el acceso por la Avda. del Atlántico habrá otro corte a la altura de Brasería Reme, pudiendo estacionar los vehículos en el recinto ferial.

En el **colegio San Juan Bautista**, las medidas de control continuarán siendo como hasta ahora. En los mismos horarios, de entrada y salida al centro, una valla quedará instalada a la altura de Mesón La Bodega donde los vehículos únicamente podrán dirigirse hacia calle San Juan y un agente controlará el tráfico en la intersección c/ Virgen del Rocío con Pozonuevo y Plaza de los Toros.

En el **colegio Marismas del Tinto**, un agente controlará el tráfico en la intersección calle Inmaculada Concepción con calle prolongación de calle Fátima.

Sobre los **sistemas de retención infantil**, SRI, de los que el consistorio ha venido realizando una campaña informativa durante los meses de noviembre y diciembre, en la que han participado los propios centros educativos, la Policía Local en colaboración con la Guardia Civil, intensificará los controles, conllevando sanciones de 200 euros y 3 puntos a quienes no hagan uso de ellos.

Prohibir a los patinetes aparcar en las aceras

original



El [Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad](#) (CERMI), miembro de **Somos Pacientes**, ha reclamado al [Ministerio del Interior](#), a través de la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT), la aprobación de una **normativa estatal**, aplicable a todo el territorio nacional, que **prohíba** expresamente el estacionamiento de **patinetes** y otros vehículos de movilidad personal (VMP) en las **aceras**.

Como explica el CERMI, «en nuestra opinión no basta, aunque haya constituido una medida acertada, recordar como ha hecho la DGT en una reciente Instrucción que con la normativa vigente los patinetes eléctricos y el resto de VMP **no pueden circular por las aceras** y, por tanto, el que lo hagan supone una **infracción** que los ayuntamientos han de **sancionar** lo más severamente posible».

Las aceras, para los peatones

En el escrito remitido a la DGT, el CERMI reclama que la prohibición de **circular en las aceras**, ya establecida normativamente, se extienda a la de **estacionar** en estos mismos espacios, lo cual debe recogerse de modo fehaciente en el Reglamento de Vehículos y en el de Circulación, cuya modificación tiene en curso en estos momentos el Ministerio del Interior.

Como concluye el Comité, «hay que atajar de raíz la **plaga** que supone la circulación y el estacionamiento **anárquicos e intimidatorios** de VMP por las aceras, y ello debe hacerse en la normativa estatal, **sin ambages** ni vacilaciones, quedando claro que la acera es un espacio exclusivo para quienes se desplazan a pie, o sea, los **peatones**».

No en vano, como [ya indicó en 2018 el Comité de Entidades Representantes de Personas con Discapacidad en Aragón](#) (CERMI Aragón), miembro de **Somos Pacientes**, «estos elementos móviles pueden suponer un **gran obstáculo** para las personas con discapacidad, ya que un mal aparcamiento supone la **inaccesibilidad** de la vía. Aparcar en el cruce de dos calles, en el acceso a un paso de peatones o cruzado en medio de la acera, pueden convertirse en **impedimento** para transitar o producir un **accidente** de consideración».

– **A día de hoy, 95 asociaciones de pacientes dedicadas a la discapacidad y a la dependencia ya son miembros de Somos Pacientes. ¿Y la tuya?**

La niebla condiciona la circulación en once carreteras de Castilla y León

Redacción • [original](#)

VALLADOLID, 30 (EUROPA PRESS)

La niebla condiciona la circulación en once carreteras de Castilla y León durante estas primeras horas del lunes, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) consultados por Europa Press.

Así, este fenómeno meteorológico es especialmente intenso en la provincia de Burgos en la A-1 en Miranda de Ebro y la A-62 en Villaverde-Mogina; en la de León en la A-6 en Ponferrada; en la de Salamanca en la A-62 en Ciudad Rodrigo, y en la de Valladolid en la N-122 en Castrillo de Duero, en la N-601 en La Mudarra y Puras, en la A-6 en San Vicente del Palacio, en la A-601 y A-11 en Tudela de Duero y en la A-60 en la capital.

Por otro lado, la nieve mantiene cerrada la DSA-191 en El Travieso (Salamanca).

¿Eres un peatón tecnológico? Tu seguridad vial está en juego

República/Agencias • original

Caminan mirando el móvil y con los auriculares puestos. Los peatones tecnológicos son el nuevo foco de riesgo para la seguridad vial y ya forman parte del temario de las charlas 'Agárrate a la Vida' que Aesleme (Asociación de Prevención y de Víctimas de Accidentes) y la Fundación Mutua Madrileña imparten a universitarios de toda España.



Consultar el móvil, escuchar música con auriculares o responder un whatsapp son algunas de las conductas cada vez más habituales en los viandantes, por lo que se han convertido en una población de especial riesgo de seguridad vial. Son los llamados "peatones tecnológicos" y en ellos ha puesto últimamente el foco las charlas 'Agárrate a la vida' que la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme) y la Fundación Mutua Madrileña imparten a universitarios españoles desde hace años.

Los 'peatones tecnológicos' se caracterizan por ir caminando o circular absortos mientras miran sus teléfonos móviles o aparatos electrónicos. Ellos se han convertido en una de las poblaciones de riesgo más vulnerables de sufrir un accidente de tráfico porque, junto a motoristas y ciclistas, suponen ya la mitad de los fallecidos, en un porcentaje que crece cada año. Son los "usuarios vulnerables", que la Organización Mundial de la Salud (OMS) define como todos aquellos usuarios de la vía que, en caso de accidente, "carecen de un escudo protector", por lo que los impactos son absorbidos directamente por el cuerpo de la víctima

En un año, 2019, en el que España ha registrado el menor número de fallecidos en carretera de su historia, los peligros que entrañan los peatones conectados para la seguridad vial se han convertido en foco de preocupación en charlas como las que imparte a universitarios de toda España Gustavo Almela, uno de los formadores de Aesleme.

Almela está en silla de ruedas por una lesión medular causada por un accidente de esquí a los 21 años y con tres accidentes de moto previos, salpica con su experiencia y anécdotas las lecciones sobre seguridad vial. La alerta sobre los 'peatones tecnológicos' es una de las materias que recientemente ha incorporado a sus charlas, repletas, por otro lado, de consejos para que los conductores noveles se pongan al volante, como evitar las distracciones –primera causa de muerte en accidentes de tráfico– con los móviles, el tabaco, la música; los efectos del alcohol y otras drogas, y el intenso y largo sufrimiento que se causa a la familia.

"Yo pensaba que coger el coche después de haber bebido o practicar deporte de una manera incorrecta, no tenía riesgo. Y sí que lo tenía. Esto es lo que intentamos transmitir en las charlas. Que nadie tiene derecho a llevarse a alguien por delante, porque cuando sufres un accidente, la familia se ve afectada", cuenta.

A través de las charlas 'Agárrate a la vida', en colaboración con Aesleme, la Fundación Mutua Madrileña trata de concienciar de los peligros a los más jóvenes para prevenir conductas de riesgo. Las charlas impactan en los chavales que las escuchan por la fuerza del discurso de formadores como Almela: "Hablamos de un montón de gente, de padres, abuelos, tíos, sobrinos, y toda esa gente que lo va a pasar mal. ¿Y cómo convences a la gente, a los

jóvenes, para que sean prudentes? Pues contándoles ese sufrimiento que tú has causado a tu familia. Hace más daño cuando ves que tus padres lo están pasando mal por una imprudencia que tú has cometido, y que te ha llevado a una cosa como ésta”.

Los temas son múltiples. El casco en la moto. Los modelos homologados o el futuro de la seguridad vial, que pasa por chaquetas con airbag, que están ya en el mercado, pero que pocos conocen. Y por alcohol 0.0 para los motoristas. Como dice Almela, “no se coge un coche ni una moto, ni un segundo, cuando uno ha bebido”.

Los nuevos límites de velocidad y las restricciones que aprobará la DGT en 2020

Adrián Lois • original



Si hacemos balance del 2019 en materia de **seguridad vial** y novedades en nuestro país, al final tenemos que hacer mención sí o sí a la **parálisis política** que estamos viviendo: unos presupuestos no aprobados, dos elecciones generales, elecciones municipales, autonómicas y europeas... Todo ello ha traído muchas noticias de intenciones, de propuestas... pero **nada en claro y ninguna Ley nueva** en el tema que nos trae.

Sin embargo, para el **2020**, el Gobierno (de salir adelante) planea **dos grandes medidas que afectarán a la movilidad urbana en mayor medida**. Las repasamos.



Nuevos límite de velocidad para las ciudades

La modificación del Reglamento de Circulación planea modificar la velocidad **genérica en las ciudades a 30 km/h**. Esto afectará a las **vías de un solo carril por sentido de circulación**; para el resto de calles, con más de un carril y con una fluidez importante de vehículos, los

ayuntamientos podrán mantener la velocidad máxima a 50 km/h.

Esta medida tiene un importante factor de seguridad detrás, pero también para el tráfico. La conocida como **Ley 80/20** está detrás de la movilidad de vehículos en la ciudad: esta dice que, de media, **solo el 20 por ciento de las calles soporta el 80 por ciento del tráfico** en las ciudades (anillos perimetrales, calles principales...), y estas **podrán tener un límite de 50 km/h**; el 80 por ciento restante soporta apenas el 20 por ciento del tráfico.



Dónde habrá límite 30 km/h en las ciudades. | Gráfico: DGT

En cuanto a la **seguridad**, rebajar la velocidad en la ciudad **permitirá reducir el número de accidentes y aumentará la probabilidad de supervivencia en caso de atropello**. Según un estudio del a **Organización Mundial de la Salud** del 2011, el riesgo de fallecer por culpa de un atropello se reduce como mínimo 5 veces si la velocidad del impacto es de 30 km/h. El estudio también comenta que, rebajando la velocidad a 30 km/h, se reduce un 3 por ciento el riesgo de resultar herido grave y un 4 por ciento de sufrir un accidente con víctimas mortales.

De esta forma, se pretende **proteger también a los peatones** y, en especial, **a los usuarios más vulnerables de la vía**: ciclistas, motociclistas y, entre otros, los usuarios de los patinetes, protagonistas de la segunda gran novedad.



Nueva regulación de los patinetes eléctricos

Esta segunda modificación que planea la **DGT** para el 2020 afecta directamente a los

Vehículos de Movilidad Personal (VMP), con los **patines eléctricos** en el foco principal. Estos **serán considerados como vehículos**, de forma que **sus conductores podrán ser también multados** por su mal uso: por dar positivo en alcohol y/o drogas, por conducir con los auriculares puestos, usando el móvil, por aparcar mal...

Los patinetes eléctricos tendrán un **límite de 25 km/h** y **no podrán circular por las aceras ni por vías interurbanas**. Así, habrá un marco regulatorio general para todas las ciudades, cuando hasta ahora es cada ayuntamiento el encargado de marcar los límites en el uso de este tipo de vehículos. [Aquí tienes todas las novedades de esta nueva norma al detalle.](#)

Cinturón de seguridad: qué dice la normativa sobre su uso

claudia rubio • original



Cinturón de seguridad: qué dice la normativa sobre su uso NEOMotor

Entre los elementos de seguridad pasiva de los vehículos, el cinturón de seguridad es, sin duda, el más eficaz y el que más vidas ha salvado a lo largo de la historia. De hecho, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el uso de este dispositivo reduce en un 50% la probabilidad de morir [...]

Las nuevas normas de la DGT para 2020

original

Atención los usuarios de patinetes y los que circulen con su vehículo sobre todo por ciudad. Para 2020, la DGT tiene preparadas **dos reformas enfocadas sobre todo a evitar los atropellos en las calles urbanas**. Sólo en Madrid se han producido, en lo que llevamos de año cerca de 1.300 atropellos

La Dirección General de Tráfico ya publicó en diciembre una “instrucción transitoria” que establece criterios básicos a los que se someten los vehículos de movilidad personal (VMP), y en los que se recoge ya ciertas obligaciones y prohibiciones.

Entre las normas ya recogidas en la instrucción, sus usuarios tienen la **obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas**; no podrán conducir haciendo uso manual del teléfono móvil o conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

Así mismo, **tienen prohibido la circulación por aceras y zonas peatonales** y no podrán circular dos personas sobre ellos, así como circular por la noche sin alumbrado y sin prendas reflectantes.



Patinetes eléctricos a más de 25 km/h: así están limitando las marcas sus modelos más potentes para adaptarse a la normativa

Por Genbeta - • [original](#)



Los patinetes eléctricos se encuentran en un **limbo legal**. La Dirección General de Tráfico (DGT) tiene pendiente una **nueva normativa** para regular estos vehículos de movilidad personal pero por el momento su uso está controlado por las Ordenanzas Municipales de cada ciudad basadas en la instrucción 16.V-124.

Siguiendo la clasificación que ya mantienen ciudades como Madrid o Barcelona, la **velocidad máxima de los VMP se acotará a 25 km/h** y no podrán usarse por las aceras. Es una norma que no afectará a la mayoría de usuarios, pero sí a aquellos patinetes que tengan más potencia y alcancen velocidades superiores.

¿Qué ocurrirá entonces con estos patinetes? Esto es lo que planean los distintos fabricantes para **adaptar sus patinetes eléctricos más potentes ante la nueva legislación que prepara la DGT**.

Qué tipos de patinetes hay y qué les exige la normativa

La modificación del Reglamento General de Vehículos prevé la definición formal de los VMP con el objetivo de **diferenciar claramente estos vehículos de movilidad personal de los ciclomotores**, las motocicletas y los patinetes orientados a los más pequeños.

El **proyecto que prepara la DGT** y para el cual han mantenido contactos con los distintos fabricantes definirá a los VMP de la siguiente manera:

«Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una **velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h**».

Pero hasta la llegada de este reglamento, tenemos **una serie de categorías de vehículos establecidas**. En primer lugar los de Tipo A, que serían aquellos patinetes que no alcanzan los 20 km/h. Aquí entran aquellos clasificados como juguetes que no pueden exceder los 6 km/h. En segundo lugar están los de Tipo B, estos son los patinetes eléctricos más comunes y que mejor coinciden con la definición de VMP que establecerá la DGT. Son aquellos cuya velocidad no excede los 30km/h como los Segways o el Xiaomi Mi M365, el modelo más vendido. Finalmente están los englobados dentro de la categoría Tipo C, que englobaría otros vehículos más potentes y podrán requerir tener contratado un seguro y matriculación.

Con el nuevo reglamento, los VMP quedan definidos como aquellos vehículos entre 6 y 25 km/h. Esto implica que **los patinetes que se clasificaban como tipo B pero van a 30 km/h dejarán de ser considerados como VMP** y podrían ser exigidos también de una reglamentación adicional.

Fuera de esta consideración quedarán los artilugios que no sobrepasan los 6km/h (Tipo A) y los que vayan a más de 25 km/h, como los incluidos en la sub-categoría L1e-B, también denominados ciclomotores de dos rued

A los conductores de los VMP se les aplican todas las obligaciones que tráfico establece como el **uso del teléfono móvil**, el **uso de auriculares** o circular con más personas de las

establecidas. Sobre el **uso del casco**, en el caso de las VMP y a falta de la llegada final del reglamento, su uso está sujeto a lo dictaminado según las correspondientes Ordenanzas municipales.

En **Madrid**, la edad mínima de circulación con patinetes es de 15 años. Todos los VMU (A, B y C) pueden circular por ciclocalles, carriles bici, pistas bici, por la calzada de calles integradas dentro de zonas 30. Mientras que en **Barcelona**, la velocidad está limitada a 20 km/h para los vehículos de tipo B y C1 en aquellas calles con plataforma única donde también está permitida la circulación de vehículos.

Patinetes con velocidades de más de 25 km/h

Actualmente existen numerosos modelos que permiten velocidades superiores a los 25 km/h. Algunos de los patinetes eléctricos que se venden en España ofrecen **motores que superan los 500W**, permitiendo velocidades que fácilmente podrían alcanzar los 40 o 45 km/h. Pero ante la nueva normativa, estos patinetes dejarán de estar considerados como VMP y podrían requerir permisos y homologaciones especiales.

Es importante señalar que pese a que suele nombrarse los 250W como un límite, la normativa de la DGT **únicamente** se basará en la velocidad máxima para realizar la distinción.

Aquí repasamos los modelos más potentes de las distintas marcas de patinetes eléctricos, qué modelos quedarían fuera de la normativa y **qué decisiones han tomado los fabricantes** para que sigan siendo considerados como VMP.

Xiaomi

Con el Xiaomi Mi Scooter Pro, el fabricante chino aumentó la potencia bruta del vehículo pasando de los 250W nominales a los **300W del modelo Pro**. Sin embargo la **velocidad máxima sigue establecida en 25 km/h, una delimitación por ley configurada de fábrica por la marca**. ¿En qué mejora entonces? Principalmente en la aceleración, pues el arranque es notablemente superior y la potencia superior ayuda en situaciones tan cotidianas como las cuestas.

Smartgyro

El fabricante Smartgyro también dispone de patinetes eléctricos potentes, como el **CrossOver X2 con una potencia de 1000W**, doble suspensión delantera y ruedas neumáticas All Road de 10". El modelo cuenta con una batería de 13.000 mAh, peso máximo permitido de hasta 120 kg y dispone de focos LED delanteros, traseros e intermitentes. Su **velocidad máxima teórica sería de 45 km/h, pero se encuentra limitado por ley a los 25 km/h**.

La compañía **ofrece certificados de circulación** de acuerdo a la instrucción 16/V-124 de la DGT, según la cual «no se considera un vehículo a motor y por tanto no necesita de una licencia administrativa para circular ni cabe exigir al usuario un permiso o licencia de conducción». Una certificación por el momento distinta para cada modelo de patinete.

Cecotec

El **fabricante valenciano** dispone de varios modelos con más de 250W, pero se encuentran delimitados por ley a 25 km/h. Es el caso del Outsider Evolution Phoenix, ahora el nuevo Bongo Serie A. Antes llegaba a 30 km/h, pero para adaptarse a la normativa ahora llega a 25 km/h y viene con nuevo diseño.

Diferente es el caso del potente **Outsider DemiGod Makalu**, un patinete con una potencia de 1.600W que incorpora sillín y manillar regulable. Este patinete pensado tanto para ciudad como para terrenos off-road sí promete una velocidad máxima de 45 km/h. Para ello cuenta con un **kit de homologación**. La compañía explica que ha pasado a ser un ciclomotor eléctrico y se incluyen unos espejos retrovisores, portamatriculas, deflectores, velocímetro y soporte para luces. De esta forma este modelo podrá circular por carretera.

En cuanto al **antiguo Demigod**, **ese ya no se vende, porque no cumplía la normativa**. Se trataba de un patinete que llegaba a 35 km/h y tenía sillín.

Dualtron

Dualtron es otra de las marcas que dispone de patinetes eléctricos de gran potencia. Con su modelo **Dualtron Spider V2** ofrece una potencia nominal de 1200W y está construido en una aleación de aluminio, pero por diseño su velocidad está limitada a 25 km/h. Si bien, la compañía explica que **bajo pedido del cliente y para uso exclusivamente privado, es posible alcanzar los 60km/h**. Un uso enfocado en competiciones y circuitos cerrados, donde sí es posible utilizarlos.

KUGOO

El fabricante chino ofrece modelos como el **Kugoo S1**, con una velocidad máxima de 30 km/h. Sin embargo no especifica qué ocurrirá una vez se apruebe la nueva normativa. Tampoco su **certificado** de uso parece adaptado a la normativa europea. En otros modelos como el **Kugoo G-Booster**, capaz de alcanzar los 55 km/h, sí **se incorpora una llave de encendido**.

Ninebot

El **Ninebot KickScooter ES2 de Segway** ofrece una velocidad máxima de 25 km/h, pero la compañía permite **actualizarlo con una batería adicional opcional** para ampliar esta velocidad a los 30km/h. Sin embargo, Segway informa que hay que «tener en cuenta que las normas y regulaciones para el uso de los productos de Segway en las vías públicas difieren para cada país».

E-TWOW

El fabricante **E-TWOW** limita sus patinetes por ley a 25 km/h y ofrece un **certificado de seguimiento de la normativa** que puede **descargarse a través de su página web**. La marca informa que todos sus patinetes se entregan a los clientes con una velocidad máxima y un peso máximo de 10,9 kg, aunque desde la marca nos explican que sí siguen apostando por patinetes de hasta 2.000W. ¿Para qué? Principalmente por un tema de potencia relacionado con las cuestas pero también con el peso de los conductores; pues **un patinete con más potencia es capaz de mover a personas más pesadas**.

Según explica E-TWOW, al contrario que otras marcas, sus patinetes tienen **limitada su velocidad por hardware** y no mediante software.

SEAT y BMW

Los dos fabricantes de coches también se han apuntado a la movilidad eléctrica. Sin embargo, tanto el **BMW X2 City** con un precio de 2.400 euros como el **SEAT eXS Kickscooter**, están limitados a una velocidad de 25 km/h para cumplir con la normativa actual y encajar en la futura regulación de los VMP.

Ecoxtrem

Los fabricantes Ecoxtrem y Raycool nos ofrecen varios patinetes eléctricos como el **Rocket Litio de 1000W** o el **Chopper de 1500W**, dos modelos que atendiendo a las condiciones del terreno y el peso del conductor pueden alcanzar los 35 km/h. En este caso, el patinete incluye el parte del certificado de conformidad y la homologación CE, informando que son **patinetes eléctricos matriculables** en caso que la normativa así lo requiera.