

• Revista de Prensa •
Del 03/01/2020 al 07/01/2020



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	05/01/2020	El Confidencial Digital	La agrupación de tráfico de la Guardia Civil se incorpora en el patronato de FESVIAL	Digital
2	05/01/2020	Voces de Cuenca	La Asociación Provincial de Autoescuelas propone unas 'olimpiadas' de seguridad vial en los institutos	Digital

SECTOR

3	05/01/2020	La Voz Cádiz, 12-13	Preocupación en Fiscalía por la seguridad vial	Escrita
4	04/01/2020	El Diario Vasco Bidasoa, 16	Doce denuncias por infracciones graves en un control en Dantxarinea	Escrita
5	07/01/2020	El Confidencial Digital	Protestas de las autoescuelas contra el ayuntamiento de Madrid por la nueva normativa anticontaminación	Digital
6	06/01/2020	Las Provincias	Conductores en alerta: los planes de la DGT para 2020	Digital
7	06/01/2020	España 1 - La Voz de Asturias	«Nos creemos superhombres, capaces de conducir, mandar un whatsapp, hablar por teléfono y eso nos saca de la carretera»	Digital
8	05/01/2020	La Razón	El RACE no ve buenos los datos de siniestralidad de la DGT pese al mínimo histórico	Digital
9	04/01/2020	La Nueva España	Menos puntos de carné por usar el móvil o no llevar cinturón	Digital
10	04/01/2020	AUTO BILD.ES	Cómo conducir con niebla: todo lo que necesitas saber	Digital
11	03/01/2020	El Mundo	Arranca la operación de Tráfico de Reyes con 4,1 millones de viajes previstos	Digital
12	03/01/2020	La Sexta	Aplicaciones para hacer tests de la DGT	Digital
13	03/01/2020	El Comercio Digital	Las nuevas sanciones de Tráfico por el mal uso del cinturón de seguridad y del casco	Digital
14	03/01/2020	AUTO BILD.ES	DGT: esta es la velocidad a la que saltan los radares en 2020	Digital
15	03/01/2020	AUTO BILD.ES	VÍDEO: la DGT da así las gracias por el menor número de víctimas de 2019	Digital
16	03/01/2020	autopista.es	Cómo usar bien los carriles para evitar atascos y accidentes: la DGT te lo explica	Digital
17	03/01/2020	autopista.es	Cambio de domicilio: ¿hay que comunicarlo a la DGT? ¿pueden multar?	Digital
18	03/01/2020	BarcelonaNotcies.com	Así es el nuevo examen de conducir del 2020	Digital

La agrupación de tráfico de la Guardia Civil se incorpora en el patronato de FESVIAL

Confidencial Digital • [original](#)

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**.

La Asociación Provincial de Autoescuelas propone unas 'olimpiadas' de seguridad vial en los institutos

original

El presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Cuenca y el presidente de la Diputación mantuvieron una reunión en la que se puso sobre la mesa la realización de jornadas y actividades formativas



Lozano y Martínez Chana

La Asociación Provincial de Autoescuelas de Cuenca y la Diputación Provincial de Cuenca han establecido la voluntad de llevar a cabo actividades que potencien la seguridad vial, sobre todo entre los más jóvenes.

Esta predisposición se ha producido tras el encuentro mantenido entre el presidente de la Diputación Provincial, Álvaro Martínez Chana, y el presidente de APAC, Rafael Lozano, en el Palacio Provincial donde repasaron aspectos interesantes para el funcionamiento de esta organización y de las empresas que la integran.

En este sentido, ambos vieron con buenos ojos la realización de una serie de jornadas o acciones formativas con el fin de dar unas lecciones de seguridad vial con alumnos de los institutos.

Así, Rafael Lozano señaló uno de los proyectos que se pueden realizar y que la Asociación Provincial de Autoescuelas quiere poner en marcha el año que viene como son las olimpiadas de seguridad vial en colaboración con la Confederación Nacional de Autoescuelas CNAE.

En resumidas cuentas, estas olimpiadas consistirían en hacer una serie de pruebas a institutos de la provincia y luego realizar una especie de final con los mejores.

Por su parte, el presidente de la Diputación Provincial acogió positivamente esta propuesta, valorando la importancia de hacer llegar la seguridad vial a los centros educativos y señaló que le trasladaría esta iniciativa el Gobierno Regional.

Además, el presidente de APAC trasladó al presidente de la Diputación otras peticiones como el hecho de que colabore en la medida de lo posible a que se realicen las pruebas con normalidad en toda la provincia.

Galería







Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de fallecimiento en todo el territorio nacional. :: ANTONIO VÁZQUEZ

Preocupación en Fiscalía por la seguridad vial



MARÍA ALMAGRO

✉ malmagro@lavozdigital.es

En las últimas semanas han tramitado hasta cinco acusaciones por homicidio imprudente a conductores que provocaron accidentes con resultado de muerte

CÁDIZ. La seguridad vial preocupa en la Fiscalía de Cádiz. Según ha podido confirmar este periódico, en las últimas semanas hasta el despacho de la delegación provincial han llegado varias acusaciones de asuntos que estaban en instrucción para los que han tenido que formular acusación y visar solicitando así la apertura de juicio. En todos estos casos, el resultado había sido el peor que se espera. La muerte

de varias personas que tuvieron la mala fortuna de cruzarse con conductores cuya conducta negligente terminó por sesgarles la vida. No hay una alerta excesiva pero sí una cierta preocupación por la coincidencia en el tiempo de varios de estos asuntos que tienen el mismo denominador común: homicidio por imprudencia.

Según los últimos datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), los accidentes mortales en las carreteras han disminuido. En 2018 se produjeron en España 102.299 accidentes de tráfico con víctimas, en los que perdieron la vida 1.806 personas y otras 138.609 resultaron heridas, de las cuales 8.935 requirieron ingreso hospitalario. Sin embargo, al margen de números y balances, cada una de esas muertes cuenta y no deja de ser una situación dramática para quien lo padece. De ahí que la preocupación sea siempre una constante para mantenerse cautos ante situaciones que se pueden ir de las manos si no se controlan a tiempo. Y en este sentido, siempre hay un elemento que desequilibra fácilmente la balanza: el alcohol.

En casi todos los procedimientos en marcha de este tipo, el exceso de alcohol fue la causa determinante

El fiscal advierte de que se trata de una coincidencia en el trámite pero considera que no hay que relajar la concienciación y atención

En los asuntos que han llegado últimamente hasta la Fiscalía de Cádiz el consumo de bebidas alcohólicas de los conductores infractores está muy presente. No controlaron su vehículo al ir bebidos y se llevaron por delante otra vida humana.

Como muestra sirve uno de los procedimientos sobre el que el fiscal delegado de Seguridad Vial ha formulado

una acusación. Los hechos se remontan a agosto de 2018 (durante este tiempo el caso ha estado en instrucción). El acusado tras haber consumido alcohol, lo que afectaba gravemente a sus reflejos y control, cogió su moto de gran cilindrada y montó de paquete a otro ocupante al que permitió que fuera sin casco. Cuando iban por la carretera del Molino Viejo, en el término de Chiclana, junto al Camino del Sotillo se percató que habían montado un control de alcoholemia. Para eludirlo giró por otro camino donde también esquivó otro control policial que le llegó a dar el alto. El motorista hizo caso omiso y se dio a la fuga a toda velocidad por un sendero de tierra en mal estado. Cuando iba a 80 kilómetros por hora perdió el control de la moto que volcó saliendo despedidos tanto él como el hombre que viajaba de paquete. Este último no superó el golpe y falleció de un politraumatismo craneo encefálico.

Cuando los agentes de la Policía Local acudieron al lugar del siniestro percibieron de inmediato que el conductor había bebido debido a su aliento, su habla balbuceante y las pérdidas de equilibrio. Tras someterlo a un test dio una tasa de 0,52.

Por estos hechos, el fiscal solicita para el acusado la pena de tres años de prisión y la privación de poder volver a conducir vehículos a motor y ciclomotores por cuatro años.

Otro de estos asuntos sobre el que el fiscal delegado de Seguridad Vial ha formulado acusación data de diciembre de 2017. Los hechos ocurrie-

Uno de los acusados, un motorista, llegó a saltarse por dos veces un control hasta que se cayó y perdió la vida quien iba con él

ron el 5 de diciembre a las ocho y cuarto de la mañana. El acusado circulaba en su todoterreno por la carretera A-405, en el término municipal de Jimena, cuando en un tramo recto con total visibilidad realizó de repente un giro a la izquierda para tomar un camino de tierra. Fue entonces, cuando al no cerciorarse de que no venía nadie y al invadir el carril contrario, un motorista que le iba a adelantar al verse sorprendido intentó frenar aunque no pudo evitar chocar de manera brutal contra la puerta delantera del todoterreno, cayendo sobre el pavimento. La caída le provocó al motorista un traumatismo craneo torácico que le produjo un shock traumático y el fallecimiento.

Estos hechos son, a juicio del fiscal, constitutivos de un delito de homicidio por imprudencia grave por lo que solicita para el conductor la pena de dos años de prisión además de que indemnice económicamente a la familia del fallecido.

A la salida de una discoteca

Otro de estos asuntos sobre los que ha calificado el fiscal también por homicidio por imprudencia ocurrió a finales de agosto de 2018. La acusada volvía a casa sobre las siete de la mañana después de haber estado de botellón y en una discoteca de Conil. Cuando circulaba por la A-48 en esta vía de doble carril no se percató que por el suyo circulaba una moto colisionando por alcance contra ella. A consecuencia del impacto, el conductor de la motocicleta se golpeó contra la luna delantera y salió despedido, golpeándose mortalmente contra el pavimento. La víctima fue trasladada al hospital pero falleció debido a las graves heridas que le provocó el accidente.

Según el relato fiscal, la acusada estuvo el coche unos 400 metros más adelante de donde quedó el cuerpo del fallecido y, aunque no lo atendió personalmente, sí estuvo pendiente de que una de las chicas que iban con ella en el coche, enfermera, intentó socorrerlo junto a otras personas. Cuando llegó la ambulancia se marchó de lugar aunque fue localizada en torno a

las nueve de la mañana por agentes de la Policía Local que la trasladaron hasta la jefatura para someterla a las pruebas de alcoholemia. Dio como resultado 0,70 y 0,67 mg de alcohol por litro de aire espirado. Trasladados al momento de la colisión la tasa podría haber subido hasta los 0,87. Además, según los agentes y testigos, presentaba síntomas evidentes de ir ebria.

Para la Fiscalía estos hechos son constitutivos de un delito contra la seguridad vial y solicita para la acusada la pena de tres años de prisión y la privación del derecho a conducir por un período de cuatro años. También le impone la responsabilidad civil de indemnizar a la familia del fallecido con diferentes cuantías. El juicio se celebrará en próximas fechas.

URDAZUBI



Objetos requisados. :: PF

Doce denuncias por infracciones graves en un control en Dantxarinea

:: A.D.C.

DANTXARINEA. Agentes de la Policía Foral, adscritos a la comisaría de Elizondo, realizaban esta semana un control intensivo de vehículos y personas en las Ventas de Dantxarinea (carretera N-121-B, Pamplona-Francia por Baztán), que se saldó con la detección y denuncia de doce infracciones graves en materia de seguridad ciudadana y tráfico.

El dispositivo se planificó con motivo de la afluencia masiva de visitantes nacionales y franceses a los establecimientos comerciales de las Ventas, donde estos días se realizan compras navideñas y existe por lo tanto riesgo potencial de que pueda cometerse algún delito en distintos ámbitos.

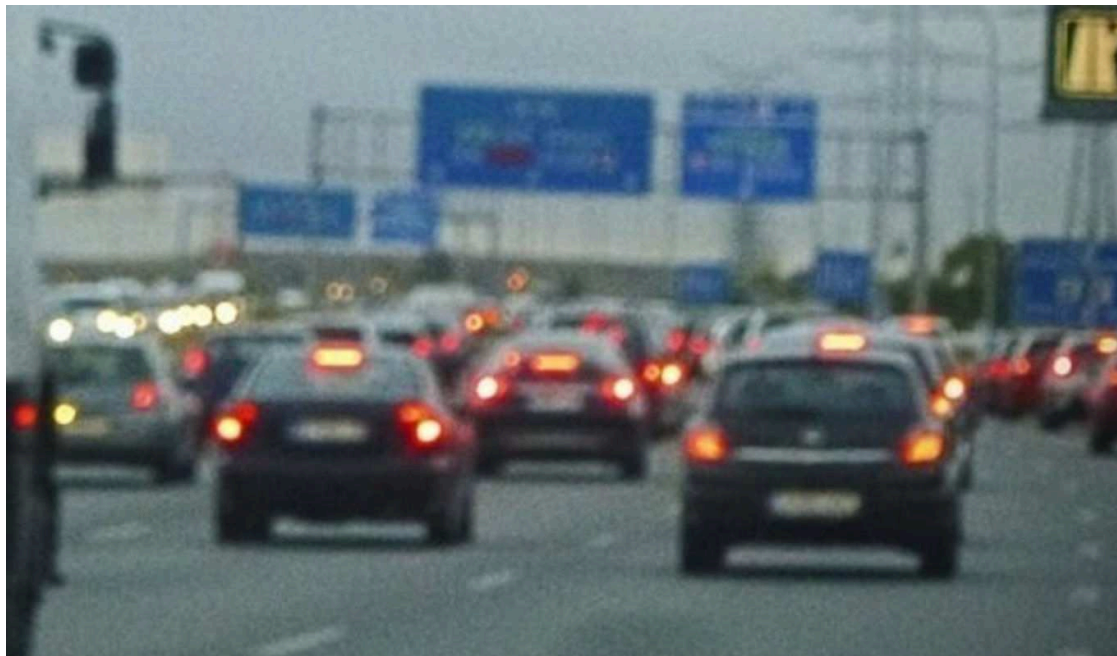
Según ha informado la Policía Foral, como consecuencia de las actuaciones policiales se formularon un total de 12 denuncias, de ellas seis por infracciones al reglamento de armas al portar en vía pública un revólver detonador, un arma de aire comprimido, un taser de descarga eléctrica, una navaja automática, un bate de béisbol y un spray de defensa personal.

Asimismo, se denunciaron dos infracciones a la ley orgánica de protección de la seguridad ciudadana por tenencia de drogas en la vía pública; y cuatro infracciones a la ley de tráfico y seguridad vial, tres por conducir un vehículo con presencia de drogas en el organismo y una por viajar con un menor sin el preceptivo sistema de retención infantil.

Las denuncias por infracciones al Reglamento de Armas se han remitido a la Delegación del Gobierno, las de Seguridad Ciudadana a la Dirección General de Interior y las de seguridad vial a la Jefatura Provincial de Tráfico, con el fin de que se inicien los correspondientes expedientes sancionadores.

Protestas de las autoescuelas contra el ayuntamiento de Madrid por la nueva normativa anticontaminación

original



Los **vehículos de las autoescuelas** ubicadas en **Madrid Central** no pueden estacionar dentro del perímetro a pesar de tener el distintivo medioambiental B de la Dirección General de Tráfico. Una medida que no ha gustado nada a las autoescuelas.

Fuentes de la Asociación Provincial de Autoescuelas de la capital han asegurado a **Confidencial Digital** que se han visto "**agraviados**" por esta noticia y es que no han tenido tiempo para actuar frente a ella.

"Empezamos a escuchar rumores sobre este asunto pero **nadie nos lo confirmaba**. No supimos que nos afectaba hasta que no nos vimos en las listas **a mediados de diciembre**", sostienen desde la patronal.

La Asociación está evaluando a día de hoy **cuáles y cuántos** son los vehículos afectados. Acto seguido, la patronal se reunirá con los centros de autoescuelas afectados antes de pedir una reunión con el **Concejal de Movilidad**.

"Vamos a presentar una reclamación en el Ayuntamiento de Madrid y **vamos a pedir una moratoria** para que nos dé tiempo a dar de baja a algunos vehículos e **irlos sustituyendo**", explican fuentes de la asociación a **ECD**.

No a los automáticos

La patronal asegura que necesita "tiempo para realizar estos cambios" porque no tienen muy clara las alternativas. "¿Los coches **híbridos**? Son muy costosos. ¿Comprar coches **automáticos**? No compensa, los alumnos demandan el aprender a conducir con vehículos **con caja de cambios manual** y no automático", sostiene.

Fuentes de la asociación aseguran que eran "**conscientes**" de que estos cambios se producirían en un futuro pero reconocen que, a día de hoy, no disponen del tiempo suficiente para realizar estos cambios y sustituciones de vehículos.

Contra la polución

El pasado 1 de enero entró en vigor las restricciones para que ciertos vehículos calificados

como “**más contaminantes**” no puedan acceder a Madrid Central.

Estas prohibiciones entraron en vigor gracias a la ordenanza de **Movilidad Sostenible aprobada en 2018** por el anterior gobierno del Ayuntamiento de Madrid que lo cumple ahora el actual consistorio.

Estas limitaciones afectan también a las personas empadronadas en Madrid Central. No podrán gestionar invitaciones de acceso a la **Zona de Bajas Emisiones** para vehículos sin distintivo ambiental.

Conductores en alerta: los planes de la DGT para 2020

original

La **DGT** ha hecho balance del 2019 y ha marcado una clara hoja de ruta de cara al nuevo año que acaba de empezar. Entre sus planes están varios destacados como finalizar el proceso de varias normativas que quedaron en 'stand by' debido a la paralización política, además de **acotar la velocidad** en vías urbanas de un único carril, la **pérdida de seis puntos en el carné** por una acción tan habitual como peligrosa y **aumentar los controles** en carretera para alcohol, velocidad y drogas.

Una de las líneas de trabajo de la Dirección General de Tráfico (DGT) durante los próximos meses será **proteger a los colectivos vulnerables con el Plan de Medidas Especiales** para motoristas, que prevé identificar los 100 tramos de alta siniestralidad para estos usuarios, mejorar los cursos de conducción segura y promocionar el uso de airbag

Otra estrategia de la DGT es trabajar por una **movilidad sostenible**, de manera que al centro de las ciudades solo accedan los vehículos menos contaminantes dando apoyo a iniciativas como la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones en Barcelona. Asimismo, también **aumentará la vigilancia** en las principales conductas de riesgo, es decir, **alcohol, velocidad y drogas**.

El 2019 iba a ser un año de modificaciones, pero **la paralización política ha obligado a dejar en 'stand by' varias normativas** que ya estaban redactadas, listas para su aprobación una vez haya Gobierno.

Así, quedarían pendientes para este nuevo año la **reforma de la Ley de Tráfico**, que preveía aumentar la **pérdida de puntos** por determinados comportamientos al volante, según el borrador, la DGT pretendía retirar **6 puntos por utilizar el móvil mientras se conduce**.

También se queda a la espera de 2020 el real decreto de medidas urbanas de tráfico, documento que contemplaba la reducción de la velocidad en ciudades a **30 km/h para vías de un único carril por sentido de circulación** --bajando incluso a lo 20 km/h en vías de plataforma única de calzada y acera--.

Con esta modificación, se pretenden también **definir los Vehículos de Movilidad Personal** (patinetes eléctricos, segways, hoverboard, etc.), así como sus requisitos para usarlos y normas de circulación. El borrador contemplaba, por ejemplo, su prohibición por vías interurbanas y la necesidad de contar con un **Certificado de circulación** que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos que exige tanto la normativa nacional como la internacional.

Por otro lado, la DGT también quiere aprobar un real decreto que propone **cambios en el sistema de formación vial y de exámenes**, tanto teóricos como prácticos. Una de las iniciativas más destacadas es la obligatoriedad de asistir a 8 horas de clase teórica y presencial sobre concienciación y sensibilización, una medida que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia no vio con buenos ojos, por lo que la DGT está estudiando si seguir adelante con esta propuesta o cambiarla.

«Nos creemos superhombres, capaces de conducir, mandar un whatsapp, hablar por teléfono y eso nos saca de la carretera»

TOMÁS MUGUETA • original

La jefa provincial de Tráfico reflexiona en esta extensa entrevista sobre los beneficios de la tecnología en la seguridad vial, los avances obtenidos y el listado de asuntos pendientes



La jefa provincial de Tráfico, Raquel Casado

Habla con la seguridad que le otorgan los muchos años que lleva trabajando en Tráfico pero también con la expresividad que solo muestran los profesionales que además disfrutan de su trabajo. Se apoya en una pequeña libreta y un amplio informe cuando tiene que dar cifras concretas. Pero ya te adelanta de antemano qué es lo que van a decir esos números. La jefa provincial de Tráfico en Asturias, [Raquel Casado](#), reconoce que solo una estadística sin víctimas podría suponerle una satisfacción plena y ese es la utopía para la que trabaja y para lo que no escatima en esfuerzos.

-Ya que estamos a final de año, empezamos haciendo balance de Tráfico. Después de dos años con estadísticas negativas, con más víctimas mortales en la carretera, ¿cómo espera cerrar este ejercicio?

-Este año el balance es bueno. Llevamos once fallecidos menos que el año pasado. Esperemos que este mes de diciembre no nos lleve a superarlo. Lo que pasa es que no me gusta decir que el balance es bueno porque con un solo fallecido ya es algo negativo. De todos modos, es verdad que hemos mejorado y que vamos en la línea del resto de España. El año pasado fue duro porque tuvimos muchos accidentes múltiples. Hubo menos accidentes con fallecidos que el año anterior pero más muertos, por el accidente del autobús y también el de Cangas del Narcea en verano. Este año, por ahora, y quedándonos el cierre de las navidades, que es una época dura, ha bajado.

-¿La causa fundamental de ese repunte han sido los accidentes múltiples? Porque en el contexto nacional en los últimos ejercicios parece que la tendencia ha sido la misma. Tras años de descenso continuado, se frenó.

-Dentro del objetivo de Tráfico, que es tener cero accidentes, es verdad que llevábamos años con una bajada continuada. Acabamos de salir de una [crisis económica](#) por lo que se han incrementado los movimientos en carretera y eso aumenta la posibilidad de que se produzcan accidentes. En estos años se ha producido un cierto repunte y vuelve a ser un problema. Pero es un repunte pequeño. El ejercicio pasado conseguimos bajar el número de accidentes con

fallecidos pero al unirse el dato de siniestros con múltiples fallecidos, fundamentalmente el del autobús de Avilés, lo que hizo fue subir. Este año la bajada es importante, con once muertos menos. También tenemos que ser conscientes del volumen del que hablamos en Asturias no es un porcentaje muy alto. Hablar en estos temas de números o de tendencias es complicado. Pero la idea es seguir trabajando, seguir concienciando a la población. Han ido apareciendo nuevas circunstancias en la circulación más allá de la velocidad, de la que todos hablamos, como es el uso del móvil y las distracciones anudadas al uso del móvil. Nos creemos superhombres y creemos que somos capaces de conducir, mandar un [whatsapp](#), hablar por teléfono y eso nos lleva a estar donde no tenemos que estar, que es en la circulación. Y ese es un punto en el que Tráfico está insistiendo porque está subiendo.

-¿El porcentaje de siniestralidad vinculada a las distracciones está creciendo? ¿Se está convirtiendo el móvil en una causa importante de accidentes?

-En el volumen general de accidentes, las distracciones como causa principal están creciendo. Las últimas campañas de Tráfico refuerzan la importancia del móvil. Porque en alcohol, drogas y velocidad ya llevamos muchos años trabajando. Y en el uso del móvil como teléfono también llevábamos trabajando muchos años. Pero se ha producido un repunte por el uso del teléfono como ordenador. Vamos en el coche y hacemos de todo y estamos en todos los sitios menos manejar nuestro coche y atender a las circunstancias de la circulación.

-Tráfico ha tenido que modernizarse y utilizar también la tecnología a su alcance, como por ejemplo las cámaras que miran el interior de los coches para controlar el uso del cinturón y del móvil. ¿Cómo están funcionando estos medios? ¿Puede hacer balance de su uso?

-El balance es pequeño porque primero arrancó en pruebas y tampoco llevamos tanto tiempo usándolas de una manera masiva. De todas maneras, en Asturias hay seis cámaras, de las cuáles hay cuatro funcionando. El volumen de sanciones ha sido fundamentalmente por el uso del cinturón de seguridad, aunque pueda parecer increíble. En los últimos tres años, desde que empezaron las pruebas, realmente en funcionamiento llevan solo dos, han sido 300 denuncias por no uso del cinturón. Deberíamos estar acostumbrados pero sigue habiendo conductores que no se lo ponen. Las cámaras operativas están en la A-66, en la A-8, en la A-81, en la A-266 y en la Nacional-632.

-¿Pero no están captando a personas utilizando el móvil pese a que es un problema creciente?

-Realmente, captan el uso del móvil como teléfono. Muchas veces es complicado que te cacen cuando alguien está trabajando con el móvil y lo tiene al lado. Al finalmente, solo capta si te pones el teléfono al oído y en eso es verdad que la ciudadanía está más concienciada y utiliza un sin manos. No obstante, me gusta recordar a los conductores que aunque utilicen un sin manos para hablar, cualquier conversación puede distraer. Algunas veces estamos trabajando y mantenemos una discusión con un compañero o con un jefe o estamos echando la bronca a nuestra familia y de repente nos damos cuenta de que hemos circulado 20 kilómetros sin darnos cuenta de lo que hemos hecho y ahí tenemos que ser más conscientes. Es verdad que está permitido el sin manos pero a los conductores hay que recordarles que deben tener cuidado. Algunas conversaciones nos sacan de la carretera.

-¿Dónde se concentra la siniestralidad? ¿Siguen siendo las vías secundarias el principal punto negro para Tráfico?

-Sin duda alguna. Las autovías y las autopistas tienen sus arcenes amplios, dos carriles en cada dirección, señalización, límites de 120 kilómetros por hora... La circulación es más rápida pero más sencilla. Pero en las secundarias hay zonas de adelantamiento, prohibiciones, curvas... La red de carreteras secundarias en Asturias es grande. Algunas partes están mejor pero es compleja por la orografía que tiene la región. En toda España, la siniestralidad en secundarias está en el 80% y en Asturias, igual. Son carreteras que requieren mayor pericia, mayor concentración y, sobre todo, mayor cumplimiento de las normas. Hay que tener especial cuidado con la velocidad, con las travesías... Creo que fue hace dos años cuando el 100% de los accidentes mortales fue en secundarias.

-Precisamente hay un debate abierto con el estado de las carreteras secundarias y con su mantenimiento. ¿El mal estado de las carreteras asturianas es determinante en la siniestralidad? ¿Invirtiendo más en estas vías se bajaría el número de accidentes?

-Es un elemento importante. No es algo discutible. Pero no solo influye el estado de las vías. Nosotros no somos el organismo competente en la materia. Sí es verdad que hacemos recordatorios a los propietarios de las vías cuando hay incidentes y cuando algún ciudadano nos lo comunica. Pero como **DGT** trabajamos sobre el elemento humano de la circulación. Intentamos que el ser humano sepa circular por la vía que ha cogido. No siempre las vías, de todas las administraciones, están en las mejores condiciones y se pueden mejorar, pero el conductor tiene que adaptarse. Es importante el estado de las vías, el estado del vehículo y el estado en el que tú estás cuando te sientas al volante. Sin perjuicio de que siempre recordamos a los titulares de las vías donde hay problemas. Enviamos siempre los informes correspondientes y hablamos con ellos para que se mejoren. Es algo que se hace habitualmente, con las propuestas necesarias para mejorar la situación, a instancias de la agrupación y de los investigadores. Juntamos el trabajo de todos nuestros técnicos desde el punto de vista de la **seguridad vial**.

-En las carreteras secundarias están también los ciclistas. ¿La convivencia entre conductores y ciclistas ha mejorado o sigue siendo un elemento de conflicto?

-El ciclista está en la vía y el ciclista sabe también que el vehículo está en la vía. Así que lo fundamental es el respeto. Hay una serie de normas que todos tienen que cumplir. La distancia del metro y medio, saber que cuando te encuentras a un ciclista que él es el más vulnerable de la vía... Igual que decimos en vía urbana, por favor respetemos al peatón que es el más vulnerable, aquí a los turismos les decimos, por favor, respeten el metro y medio y si puede ser un poco más mejor. Cada día hay más ciclistas, que tienen sus derechos como usuarios y el resto tenemos que entender que tenemos que protegerles porque son el elemento más vulnerable. Es un cambio de cultura que, poco a poco, se va produciendo. También tenemos que saber que hay determinadas vías en las que hay más ciclistas y que se van señalizando. En la web de la **DGT** hay una serie de vías, acordadas con el Principado, en las que recordamos que hay más ciclistas y que es necesario extremar la precaución. Pero también le decimos al ciclista, sabes que hay más vehículos en la vía, respetémonos todos. El mundo del Tráfico al final es respeto entre todos. Hay una escala de vulnerabilidad que va del ciclista a la moto y subir al más pesado. Como en urbano empieza por el peatón. Entre todos hay que conseguir una circulación lo más segura posible.

-Ha citado precisamente a las motos. En los últimos años los motoristas han reclamado una serie de mejoras que ayudarían a reducir la siniestralidad, como el cambio de los guardarraíles. ¿Se ha detectado un repunte en la siniestralidad? ¿Se han adoptado medidas extra?

-Es verdad que ellos hablan de guardarraíles, de mejorar la seguridad en las vías... Todo eso es cierto. Ciertamente que los titulares de las vías están haciendo esfuerzos para mejorar todos esos elementos que los motoristas se encuentran. Tenemos que tener en cuenta que el parque de motocicletas ha ido creciendo y se ha transformado en un elemento de la circulación cada vez más utilizado, por su comodidad, por lo fácil que es el estacionamiento... Hay una parte de la población que lo utiliza para el desplazamiento del trabajo y otros que pertenecen al mundo motero, que les gusta la moto y la usan más en fin de semana. Es importante diferenciar a estos dos colectivos que usan este medio de transporte. En Tráfico, en la parte del conductor, se ha reforzado la formación, se hacen inspecciones y se recuerda siempre todos los elementos de seguridad, desde nuevos chalecos al uso del casco. Así que más allá de su propia vulnerabilidad, porque su coraza es su cuerpo, queremos que lleven todos los instrumentos que garanticen la mayor seguridad posible. Llegar a la siniestralidad cero es muy complicado pero si todos nos concienciamos de nuestros límites, podremos ir bajando la siniestralidad. Y es cierto que en motos se ha ido bajando. Tuvimos algún año muy duro hace cuatro o cinco años pero desde entonces han ido bajando. Han sido importantes los cursos de formación específicos, hemos hecho jornadas en la Universidad, con el Motor WeekEnd, para llegar al motero, al usuario que disfruta la moto pero sobre todo al que la usa como medio para llegar al trabajo. Al que sale en fin de semana le recordamos que las vías asturianas sin

muy divertidas pero que hay que tener especial cuidado, que no tome alcohol... Y el que la usa más por motivos laborales, que comienza a cogerla a los 40 porque es cómoda, tiene que saber que si no tiene una cultura continuada de la moto debe reforzar tus conocimientos y especialmente su pericia.

-¿Existe un problema en Asturias con conductores multirreincidentes, aquellos que pierden todos los puntos de su carné de una manera periódica? ¿Existe ese perfil de conductor?

-El concepto de multirreincidente no está diseñado, por lo tanto, no existe una definición exacta de qué es eso. Otra cosa es que la Dirección General de Tráfico se plantea que hay que trabajar con los conductores multirreincidentes pero primero tenemos que determinar quiénes son. ¿El que comete tres infracciones de alcohol en dos años? ¿El que tiene muchas infracciones de velocidad? Trabajamos todos con aquellos que reinciden en determinadas conductas más graves pero no hay una cobertura legal exacta. Existen proyectos en los que estamos trabajando desde Tráfico, por ejemplo con los que pierden reiteradamente la vigencia del carnet por un tipo de infracción concreta. Por poner un ejemplo, alcohol, drogas... El conductor que sufre constantes detracciones de puntos que le hacen perder la vigencia del carné por un tema de alcohol, entendemos que tiene una enfermedad y se sale del campo de un conductor que un día se somete a un control y da positivo. Igual que a un conductor que tiene un problema físico se le inicia un procedimiento de pérdida de vigencia por pérdida de las condiciones psicofísicas, con la intervención de Sanidad, en este tema del alcohol tendríamos que llegar al mismo punto y colaborar. De esto ya hemos hablado en Asturias con Sanidad, se han empezado a hacer los primeros trabajos. Son proyectos que DGT tiene encima de la mesa partiendo de un concepto que hoy no está cerrado que es quién es el reincidente. Porque tiene un problema y es que muchas veces va más allá de la mera recuperación de puntos, ya que hay de por medio un problema de dependencias o de no saber disociar la velocidad del riesgo. Es decir, hay muchos problemas alrededor de ese. Y ahí hay un trabajo que tenemos que hacer con Sanidad para recuperar a ese conductor. Por tanto, el procedimiento puede ser iniciar un proceso de vigencia por pérdida de condiciones psicofísicas, que se le haga el tratamiento correspondiente, que no somos nosotros los que tenemos que determinarlo. Una vez que desde el punto de vista médico se entienda que se ha recuperado, podrá recuperar el permiso. Es un futuro. Es algo en lo que queremos trabajar y que ya nos sentamos en una mesa a hablar de este tema para ver cómo encauzar este proceso que requiere de la colaboración de todas las administraciones. Quien tiene que determinar qué tipo de procedimiento tenemos que hacer para que ese conductor sea recuperable, que puede haber alguno que no lo sea, es Sanidad.

-Es un poco de tutela, ¿no parece ejercer un poco de padre del conductor?

-Totalmente de acuerdo. Pero, al final, es verdad que los números te dicen que algunas veces hay que hacer esto porque hay personas que no entienden que tienen un problema. Muchas veces nos vienen a la jefatura por las pérdidas de vigencia de sus carnés y te das cuenta de que no son conscientes de sus problemas. Entiendo que en una dependencia de ese tipo no es tan fácil determinar que tienes un problema. Eso también pasa en los conductores con la edad. No digo que la edad en concepto genérico sea un problema. Pero todos somos conscientes de que todos vamos a ser mayores y perdemos condiciones para muchas cosas y también para conducir. Y lo tenemos que reconocer. Algunas veces te dice el médico no deberías conducir y tú dices, yo estoy bien, y conduces. No solo con la edad. También hay enfermedades con las que pasa lo mismo. No queremos reconocerlo y conducimos. Es verdad, que el vehículo nos da una independencia y no queremos perderla. Es una parte tutela también. El Estado tiene que hacer el papel de decirle a alguien que no puede conducir y mandarlo a Sanidad. O lo hacemos así o muchos seguirían conduciendo.

-¿Hay un porcentaje importante de conductores que pierden el carné de conducir en Asturias?

-Hay un porcentaje pero no tenemos datos concretos. La ley de protección de datos nos impide tener toda la información. Dependemos de la [Guardia Civil](#), de Sanidad que nos comunique la pérdida de condiciones de un conductor o de la propia familia. Es duro reconocer que tú mismo o tu padre no estáis en condiciones de conducir pero tenemos que ser todos más responsables. También jóvenes con problemas de salud que quizá

puntualmente no puedan. Hay otro grupo de gente que deja de conducir y no nos lo comunica. Eso también sucede. Hay una parte de población en Asturias que vive en zonas muy rurales, que dejarle sin conducir es terrible.

-Cambiando de tercio, el patinete se ha convertido en un problema no solo para los mayores. ¿Cómo va a abordar Tráfico su regulación? ¿Se corre el riesgo de que existan mil regulaciones diferentes en función de los ayuntamientos?

-Ahora mismo buscamos la movilidad más ecológica, más limpia y que evite poner más vehículos en la vía pública, primero aparecieron las bicicletas y ahora los patinetes. Para la bicicleta en Asturias se han ido metiendo carriles bici, espacios compartidos, zonas 30... Y, de repente, irrumpió el patinete eléctrico. La DGT tenía previsto sacar una normativa que por las circunstancias políticas ha sido imposible. Por eso hemos decidido sacar una instrucción interna para aclarar las cosas a las policías locales, para que supieran lo que había, y por otra parte, para todo el mundo. Para que todo el mundo sepa qué es un patinete eléctrico y qué es un juguete de los que podemos regalar en Reyes. De hecho, queríamos sacarla en estas fechas porque se puede convertir en un regalo estrella y tenemos que recordar a los padres determinadas cuestiones, porque no es lo mismo un patinete eléctrico que un juguete. Hasta 10 kilómetros por hora entendemos es un juguete, de 10 a 25 kilómetros por hora es un patinete eléctrico y a partir de 25 kilómetros por hora, cuidado con lo que tenemos en las manos porque puede ser un ciclomotor o puede no ser nada y no puede circular, como pasó hace unos años con las minimotos. Hay aparatos que no tendrán cabida. El patinete tendrá que circular por dónde la ordenanza municipal diga. Nosotros recomendamos que vayan por la calzada y que lleven elementos reflectantes. Hay que tener en cuenta que van a 25 kilómetros por hora. A esa velocidad por la acera...

-¿Pero se corre el riesgo de que las ordenanzas municipales vayan por libre y que haya normativas diferentes en cada concejo asturiano?

-Estamos intentando que no suceda esto. Es verdad que es competencia municipal porque este territorio urbano. Pero habitualmente los ayuntamientos no sacan ordenanzas si contar con la DGT. Porque, al final, todos tenemos claro que hay que establecer unas normas comunes que permiten al ciudadano ser más consciente de por dónde tiene que circular. Aquí tanto Oviedo como Avilés como Gijón y aquellos municipios que están preparando su ordenanza municipal nos han llamado y cuando llegó la instrucción se les envió directamente. Hemos hecho en el Adolfo Posada jornadas de patinetes para policías locales para explicarle qué es un patinete, cuál es el límite, qué tiene que matricularse y por dónde recomendamos nosotros que circulen, que tienen que someterse a las pruebas de alcoholemia... Todos tenemos que ser conscientes y llevemos una política parecida. Luego por dónde vayan a circular depende de cada concejo. Si hay zonas 30 o no, no es competencia nuestra. Nosotros damos la cobertura y el ayuntamiento decide si va por la zona 30, por el carril bici o por la calzada. Pero en ese límite estamos. Los ayuntamientos nos han pedido toda la colaboración. Ya hemos trabajado en las ordenanzas de Gijón. El ciudadano de Oviedo va por Gijón y por Avilés y no podemos decirle que lo que aquí sirve en otra ciudad no. Luego la DGT está en la clave de sacar su propia normativa. La tiene pero falta aprobarla. Será una norma marco para las ordenanzas municipales. Los ayuntamientos han tenido que ir más rápido con nosotros.

-¿Hablamos de radares? ¿Qué números maneja la jefatura? ¿Se ha incrementado el volumen de denuncias? ¿Hay excesos de velocidad significativos? ¿Son realmente efectivos como medida preventiva?

-El último ejercicio que tenemos cerrado al completo y con datos oficiales es 2018. En este 2019 hubo, además, algún cambio de ubicación de radares fijos y hay que esperar a tenerlo cerrado para ver el balance exacto. En los fijos, que están en autovía y señalizados todos previamente, en zonas donde entendemos que pueden ser peligrosas y que es donde hay excesos que podemos considerar llamativos, el número de denuncias es bastante estable. Por ejemplo hubo 49.635, en el 2016 y 45.563, en el 2018. Con lo cual, realmente, no hay especial movimiento. Las denuncias no son por excesos de velocidad importantes sino mínimos, de los que no tienen detracción de puntos. Sirven para recordar a los conductores que hay unas normas y unos límites. Creo que son efectivos. Han conseguido bajar el exceso

de velocidad que había en las carreteras a lo largo del tiempo. Se ha estabilizado la velocidad. Han sido efectivos y lo siguen siendo. Luego tenemos los radares móviles, que son los que pone la **Guardia Civil**, normalmente en vías secundarias que es donde no podemos por infraestructura tecnológica poner los fijos. En ese tipo de radares, curiosamente, se ha producido una bajada exponencial. En el 2016, por coger la misma horquilla temporal, hubo 26.903 denuncias y en 2018, 12.329. Esto demuestra que, efectivamente, la gente ha entendido que hay que levantar el pie. Y eso teniendo en cuenta que en enero de 2018 se bajó la velocidad a 90, que podría haber supuesto un repunte y no ha sido así. Al ciudadano lo hemos concienciado más del peligro de las carreteras secundarias y de las condiciones de circulación de esa vía. Así lo que los que se quejan de que son recaudadores, no es así. Nuestro objetivo es que no haya ni una denuncia por exceso de velocidad.

-El descenso es muy llamativo. Con los mismos medios cae el número de denuncias a la mitad.

-Incluso con más medios, con más radares. Porque efectivamente se ha ido surtiendo de más dispositivos a la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Cada vez hay más pero se ha producido una bajada. Entiendo que el conductor es más consciente. Y va unido a la reducción de la accidentalidad del último año y teniendo en cuenta que no ha bajado el volumen de tráfico sino que ha ido subiendo. Las denuncias de alcohol y droga se mantienen estables. Lo primero es siempre hacer una política concienciadora. Pero cuando no conseguimos que eso funcione, solo nos queda la política sancionadora como último instrumento. Cuando iniciamos esta política teníamos 5.000 muertos y ahora estamos en mil y pico. Los datos dicen que todos hemos hecho un esfuerzo importante para llegar a este punto y ser uno de los países que están yendo mejor.

-Este año hemos tenido la polémica del radar de La Bolgachina, por la ubicación. ¿Cómo lo van a resolver?

- La DGT es consciente del problema que hay con el radar de La Bolgachina. Es un tema que se gestiona desde el centro La Estrada, que es el que está ubicado en **León**, que es el que gestiona todos los radares fijos de España. Somos conscientes del problema que ha habido. Se están tomando las medidas para que no se vuelva a producir y para subsanar a aquellos conductores que han sido afectados por este radar.

-¿Qué quiere decir subsanar a aquellos conductores han sido afectados por el radar de La Bolgachina?

-Estamos buscando el camino para arreglar la situación que se les había planteado. Otra cosa es que la administración es lenta y que hay que estructurar los procedimientos bien para no causarles más problemas. Vamos a tomar las cosas con calma y miremos el proceso más efectivo, teniendo en cuenta que el problema lo hemos generado nosotros. Y eso lo asume la DGT.

-¿Es partidaria de la prohibición de fumar dentro del coche? Es una propuesta de Sanidad y no de Tráfico, pero ¿qué le parece la medida? ¿Las distracciones pueden justificar esta prohibición? ¿Es entrometerse en la libertad del conductor?

- He sido fumadora y no he fumado jamás mientras conducía. Con 18 años porque el coche me olía falta. Y cuando entré en Tráfico, porque descubrí este mundo y porque entendí que era un problema real conducir mientras fumas. Igual que coges el móvil un segundo y puede ser una distracción, esto igual. El humo se te mete en el ojo, mientras enciendes el mechero, vas y te despistas. ¿Es entrometernos en el ámbito privado del conductor? Si no afecta a otros, entiendo que sí. Pero si afecta al resto, entiendo que Sanidad lo diga. La DGT no tiene este tema en la cabeza. No está entre las medidas en preparación. Pero igual que le digo al conductor que está permitido hablar por el móvil con un sin manos y le recomiendo que no lo haga, aquí le digo que puede fumar si quiere pero que tiene que recordar el problema en el que se puede meter. El accidente se produce en un segundo y ese segundo puede ser el cigarro que te has encendido.

-Si le parece podemos acabar casi por donde empezamos, por la tecnología y el gran hermano

que puede generar. Drones, cámaras que graban el interior de los coches, helicópteros... ¿El Estado se está entrometiendo demasiado en la vida privada de los ciudadanos y en este caso de los conductores? ¿Es útil?

-Realmente, es las dos cosas. Puedo entenderlo como un gran hermano pero como nos pasa con el móvil. Estamos en el siglo XXI y el ser humano está rodeado de nuevas tecnologías que indirectamente dan información sobre lo que hacemos no tanto controlarnos. Con el Tráfico, como organismo, nos ha servido para llegar al punto en el que estamos ahora mismo. Al ciudadano, con esas cámaras, le damos una información de cómo está el tráfico. Antes salía y no sabía lo que se iba a encontrar. Ahora puede saber si hay un accidente, si hay atascos, si ha nevado... Esa información la necesitamos y nos hemos acostumbrado a esos datos que nos dan las cámaras. Tampoco olvidemos que ya estamos hablando del vehículo autónomo y que para funcionar requiere de toda esa información. Los límites tienen que ponerlos los seres humanos. La tecnología está. La discusión es más filosófica, como ocurre con el vehículo autónomo, quién toma las decisiones. Es algo que debemos decidir todos juntos y no la DGT. Como conductor también queremos que si alguien que va delante o detrás de mí comete una infracción, pase algo, porque nos está poniendo en riesgo a todos y quiero estar seguro en la carretera. Todos queremos llegar a casa y eso muchas veces depende de la información que damos y de los sistemas de control, aunque a veces podamos pensar que son un poco invasivos.

El RACE no ve buenos los datos de siniestralidad de la DGT pese al mínimo histórico

original

También muestra su preocupación por el fallecimiento de 19 menores, frente a los 13 que se contabilizaron en año anterior

Foto: Zipi/EFE | EFE

El director de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE), Antonio Lucas, ha valorado como “menos malas” las cifras generales de siniestralidad en carretera de 2019 hechas públicas este jueves por la Dirección General de Tráfico (DGT), pero señala que en un análisis más específico “no se puede hablar de buenos resultados”. El año pasado acabó con 1.098 muertos en carretera, en cifras provisionales a 24 horas, lo que supone el mínimo histórico del país desde que hay archivos sobre esta materia. Para Lucas, esta bajada de fallecidos por accidentes de tráfico es consecuencia de “la respuesta del usuario ante el reto de la Seguridad Vial”, porque, a su juicio, el Ejecutivo podría “haber hecho más” desde su posición, como mejorar las infraestructuras, ayudando a rejuvenecer el parque automovilístico o impulsar más campañas y más educación entre los más jóvenes. El director de Seguridad Vial de RACE anima a los ciudadanos a hacer un segundo análisis de las cifras de la DGT con datos más específicos. Así, lamenta las “diferencias” que existen entre autonomías en materia de siniestralidad, así como entre usuarios -- disminuye en turismos, pero aumenta en ciclistas, motoristas y furgonetas-- o el aumento de víctimas registradas en los cuatro últimos meses de 2019.

En declaraciones a Europa Press, también muestra su preocupación por el fallecimiento de 19 menores, frente a los 13 que se contabilizaron en año anterior. “No se puede hablar de buenos resultados”, ha insistido, para señalar que las cifras del año pasado se podrían haber mejorado. Entre las cosas que, a su juicio, han faltado por hacer está el involucrar a ayuntamientos y comunidades autónomas en las políticas de seguridad vial, con medidas transversales; apostar por la formación también en las empresas, para reducir los accidentes ‘in itinere’ y durante el horario laboral; trabajar en las distracciones tecnológicas, no sólo en el coche, sino también en vehículos de movilidad personal como patinetes; o la revisión del carné por puntos. En este último punto, Lucas señala que no se trata sólo de modificar la normativa, sino que esta reforma permita que se vuelva a hablar de seguridad vial y este tema entre en la agenda política. Para el responsable de Seguridad Vial en RACE, esta materia debe “seguir siendo prioridad” para el Ejecutivo y “su debate debe permanecer encima de la mesa” para una mejora de las cifras.

<https://www.larazon.es/motor/20200105/ypyfdj2tjfe4xlkqawddyafli.html>



Menos puntos de carné por usar el móvil o no llevar cinturón

madrid • original

Tráfico estudiará a lo largo de este año la posibilidad de incrementar la pérdida de puntos que supone ser cazado hablando por el móvil al volante o no haciendo uso del cinturón del seguridad. En concreto, la sanción por hablar o utilizar un terminal telefónico mientras se conduce puede elevarse de 3 a 6 puntos, y la referida a conducir sin el cinturón de seguridad podría pasar de 3 a 4 puntos.

El sistema de carné por puntos lleva doce años vigente. En la rueda de prensa de balance de las víctimas de Tráfico del pasado año, el ministro del Interior en funciones, Fernando Grande-Marlaska, ya advirtió de la posibilidad de que se endurezcan las penalizaciones por ambas cuestiones. De hecho, uno de cada cinco fallecidos en coche el pasado año no llevaban el cinturón del seguridad ajustado convenientemente.

La Dirección General de Tráfico (DGT) prevé que se produzcan un total de 66.000 desplazamientos durante el puente de Reyes en el Principado de Asturias, de los 300.000 previstos en la región para todo el periodo navideño.

Tráfico indicó ayer que se intensificará la vigilancia en las carreteras convencionales, con un incremento de los controles de alcohol, drogas y velocidad que se realizan a los conductores.

Cómo conducir con niebla: todo lo que necesitas saber

Susana Viñuela • original

Circular con niebla es una de las situaciones típicas del invierno; descubre las precauciones que has de tomar.

¿Sabes **cómo conducir con niebla**? Con el **invierno** llegan muchas cosas; y entre otras, el **mal tiempo**. Lluvia, nieve y, cómo no, la **niebla**. Es esta última condición climatológica la que hoy nos ocupa. Como bien sabes, la **niebla (sobre todo, la espesa) afecta fuertemente a la visibilidad** y, por ende, a la seguridad vial.

[¿Estás buscando coche nuevo? Aquí tienes la manera más sencilla de encontrarlo](#)

¿Qué velocidad llevar? ¿Se deben tomar determinadas precauciones? ¿Cuándo se han de encender las **luces antiniebla**? **Saber cómo conducir con niebla** es fundamental para ti y para los demás usuarios de la vía. ¿Tienes dudas? Sigue leyendo.

Cómo conducir con niebla: ver y ser visto

Conducir con niebla implica hacerlo con poca (o incluso nula) visibilidad. Y esto, obviamente, es una situación que entraña mucho peligro. Los consejos para saber **cómo conducir con baja visibilidad** son muy útiles a la hora de **ponerse al volante con niebla**, si bien esta **condición climatológica adversa** tiene unas características especiales que son las que hoy nos van a centrar.

Lo fundamental a la hora de **circular con niebla** es ver y ser visto: es decir, estar seguro de que te diriges al lugar adecuado con seguridad, y asegurarte de que los demás usuarios de la vía saben dónde estás. Para ello, incluso antes de arrancar, conviene que te asegures de que el coche está en las condiciones adecuadas:

1. **Revisa tus luces**: asegúrate de que no llevas ninguna bombilla fundida y de que los faros de tu coche permiten pasar bien su haz de luz. Si están sucios, [prueba a pulirlos con pasta de dientes](#).
2. De acuerdo a la normativa: lleva los **faros bien reglados para evitar deslumbrar a los demás si conduces con niebla**.
3. Elimina la humedad del habitáculo: los cristales con vaho pueden reducir todavía más la **visibilidad al conducir con niebla**.
4. **Si hay niebla, limpia el parabrisas** (aquí tienes unos [consejos para quitar el hielo del coche](#)).

Conducir con niebla: nunca con las luces largas

Una de las mayores **dudas que tienen los conductores a la hora de conducir con niebla** es referida a las luces que se deben encender. Antes de entrar a debatir sobre **cuándo se tienen que usar las luces antiniebla**, conviene dejar claro cuáles nunca debes encender ante este fenómeno climatológico: las largas.

Si **enciendes las luces largas cuando conduces con niebla**, el poderoso haz de luz choca con las diminutas gotas de agua en suspensión que integran la **neblina**, lo que provoca que este rebote en muchas direcciones, disminuyendo así la visibilidad de los demás conductores. Por ello, **si conduces el coche con niebla**, deberás usar las luces cortas o las antiniebla. Ahora bien, ¿cuándo elegir estas últimas?

¿Cuándo usar las luces antiniebla?

Saber **cuándo encender las luces antiniebla** es fundamental si se quiere circular en estas circunstancias adversas. Las **luces antiniebla** sirven para señalar la posición del vehículo, pero en condiciones normales pueden deslumbrar a los demás usuarios de la vía. Es más, en caso de retención inesperada, las luces de freno no destacarán mucho sobre las antiniebla, por lo que, si no es necesario, activar las luces antiniebla podría provocar una **colisión por alcance**.

Por ello, **encender las luces antiniebla** si no es necesario no solo no es recomendable, sino

que está prohibido. De hecho, **encender las luces antiniebla** cuando no debes puede costarte una multa de 200 euros.

En el cuadro que hay bajo estas líneas puedes descubrir **cuándo hay que activar las luces antiniebla**:

- Las **antiniebla delanteras**: como no es obligatorio instalarlas en el coche, su uso tampoco puede ser una exigencia. Si las tienes, puedes ponerlas para iluminar mejor los bordes de la vía cuando haya lluvia, niebla, nieve o polvo según el recuadro. Sin estos factores, solo puedes usarlas en una sucesión señalizada de curvas en carreteras denominadas 'estrechas' (de menos de 6,5 metros de anchura).
- Las **antiniebla traseras**: son tan potentes que no se pueden encender a la ligera, sino cuando la situación sea crítica. Si puedes deslumbrar! a los demás usuarios, no la actives.

¿Y la velocidad?

Uno de los **factores a tener en cuenta si se conduce con niebla es la velocidad**. Con **visibilidad reducida** es obvio que no se debe ir a la velocidad normal; los objetos o frenazos imprevistos tardan más en percibirse, el tiempo de reacción se incrementa, y es imprescindible que el coche vaya más despacio para evitar los alcances traseros. **Si vas a conducir con niebla**, ve a una velocidad lo suficientemente baja como para que te permita **frenar el coche en caso de necesidad**.

Eso sí, también debes asegurarte de que no provocas un accidente por ir excesivamente lento. Sin prisa, pero sin pausa.

Conducir con niebla con visibilidad nula

La niebla puede ser ligera, fuerte o muy fuerte. Si el **banco de niebla llega a ser tan denso como para hacer que la visibilidad sea nula, seguir circulando** sería una locura. Llegado este caso, lo mejor será que te detengas en un lugar seguro. Eso sí, ten presente que el motivo de que te tengas que parar es la **falta de visibilidad**, algo que está afectando a los demás usuarios de la vía; por ello, el punto "lugar seguro" es fundamental.

Una situación frecuente cuando se conduce por niebla son los **accidentes en cadena**; si lamentablemente sufres esto, lo más recomendable es que no te bajes del coche; recuerda que la visibilidad es escasa, y podrías ser atropellado por otro vehículo.

	ANTINIEBLA DELANTERA	ANTINIEBLA TRASERA
Lluvia	PROHIBIDA	PROHIBIDA
Lluvia intensa	OPCIONAL	PROHIBIDA
Lluvia muy intensa	OPCIONAL	OBLIGATORIA
Niebla	OPCIONAL	PROHIBIDA
Niebla densa	OPCIONAL	OBLIGATORIA
Nevada	OPCIONAL	PROHIBIDA
Fuerte nevada	OPCIONAL	OBLIGATORIA
Nubes de polvo o humo	OPCIONAL	PROHIBIDA
Nubes densas de polvo o humo	OPCIONAL	OBLIGATORIA

Arranca la operaci3n de Tráfico de Reyes con 4,1 millones de viajes previstos

original



Retenciones en una salida de Madrid durante la operaci3n Fin de A±o.

La Direcci3n General de Tráfico (DGT) pone en marcha a partir de las tres de la tarde de este viernes la tercera fase del dispositivo especial de Navidad, correspondiente al puente de Reyes, que concluirá la medianoche del lunes 6 de enero y en el que se prevén 4,1 millones de desplazamientos por carretera.

Esta operaci3n tiene como objetivo facilitar la movilidad y fluidez del tráfico, así como velar por la seguridad vial en las carreteras, accesos a zonas turísticas y de montaña y a grandes núcleos urbanos, donde se prevén desplazamientos masivos de vehículos, ha informado la DGT.

En el marco de este operativo especial, que contempla 19,8 millones de desplazamientos en todo el período festivo, se han registrado, desde su inicio a las tres de la tarde del pasado 20 de diciembre y hasta la medianoche del domingo 29, 37 fallecidos en los 34 accidentes mortales ocurridos hasta ese momento en las carreteras españolas, según datos facilitados por la DGT.

Para llevar a cabo el dispositivo, se desplegarán funcionarios y personal técnico especializado que atienden en los Centros de Gestión de Tráfico, agentes disponibles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y empleados de las empresas de conservación de vías, así como titulares de carretera y personal de los servicios de emergencia.

Asimismo, Tráfico intensificará los controles preventivos de alcohol y drogas y utilizará cámaras en carretera para vigilar el uso del móvil al volante y del cinturón, así como radares fijos y móviles para supervisar el cumplimiento de los límites de velocidad.

Durante estas fechas también se implementarán vehículos camuflados que circularán por las carreteras para vigilar que se cumplan las normas de tráfico y helicópteros y drones que lo harán desde el aire.

Para evitar accidentes, la DGT recomienda a los viajeros conducir más despacio, tener especial atención en los trayectos cortos, al salir de las autopistas y autovías y al entrar a carreteras convencionales.

Otros gestos sencillos que pueden evitar accidentes son no conducir cuando se ha bebido, apagar el móvil o ponerlo en modo coche, llevar puesto el cinturón de seguridad y a los menores en su sistema de retención infantil, y parar cada dos horas en los trayectos largos para descansar.

Aplicaciones para hacer tests de la DGT

original

Si estás pensando en sacarte el carné o ya te has aventurado en este reto seguramente te estás agobiando con el examen teórico pero la verdad es que se puede aprobar fácilmente si tenemos el móvil de nuestro lado. Y no es para copiar en el examen sino para poder estudiar ya que el secreto de aprobar el examen teórico de conducir es hacer multitud de test. Tanto en **Android** como en **iOS** podemos encontrar multitud de aplicaciones con tests oficiales de la DGT para prepararnos a la perfección.

TodoTest, la aplicación ideal para sacarte el carnet de conducir

Una de las aplicaciones más completas que encontramos es **TodoTest** que comprende más de 1.200 tests con 30 preguntas cada uno. Todos los tests están actualizados conforme la legislación actual y las directrices de la DGT, siendo estas preguntas las mismas que vamos a encontrar en la autoescuela y en el propio examen. Aglutina una gran cantidad de preguntas de muchos permisos distintos como por ejemplo el B, A1/A2, AM, ADR, CAP... En definitiva si vas a sacarte algún carné esta es tu aplicación ideal.

Todo test, exámenes DGT | Todo Test

En los tests encontramos que las preguntas están ambientadas con diferentes fotografías para contextualizar y simplemente deberemos de seleccionar una de las tres opciones. Podremos elegir si queremos saber si está bien o mal al momento de marcar la opción, o si queremos esperar a terminar el test para que se nos diga si hemos aprobado o suspendido. Una vez que hemos terminado podremos ir a ver la pregunta concreta que hemos fallado o que no entendemos para ver una explicación bastante buena de cuál es la opción correcta. Obviamente debemos de entender las opciones que marcamos y no hacerlo 'a suertes' así que con estas explicaciones es como si abriéramos el libro por la página concreta y leyéramos la lección.

Hacer varias veces todos los tests que tenemos en esta aplicación conseguiremos sacar un examen de conducir perfecto ya que al final nos terminamos aprendiendo las preguntas por fuerza al ir leyéndola varias veces. Esta es una aplicación totalmente gratuita que podemos encontrar tanto en **iOS** como en **Android**.

En **iOS** encontramos también una aplicación llamada **TEST DGT** que nos ofrece más de 2.000 preguntas tipo test con todas las categorías de las que examina la **DGT**. Todas las preguntas son oficiales y pueden salir en el examen final de conducir. Algo muy interesante que incluye esta app es que podremos analizar nuestro progreso para saber cuándo estamos listos para ir a examinarnos. A veces unos temas concretos se nos dan mucho que otros, y es posible que el tema de las señales o las luces se te esté complicando demasiado. Gracias a TEST DGT podrás analizar los temas. en los que flojeas para reforzarlos con test exclusivos de esa parte. Al final si le damos buen uso a la aplicación podremos examinarnos y aprobar a la primera. Obviamente es también recomendable acudir a las clases y consultar las dudas que tengas con el profesor. Para el examen práctico si que no hay ninguna aplicación, jugando un importante papel la suerte.



DGT | Las nuevas sanciones de Tráfico por el mal uso del cinturón de seguridad y del casco

EL COMERCIO EUROPA PRESS EL COMERCIO EL COMERCIO ELCOMERCIO.ES • [original](#)

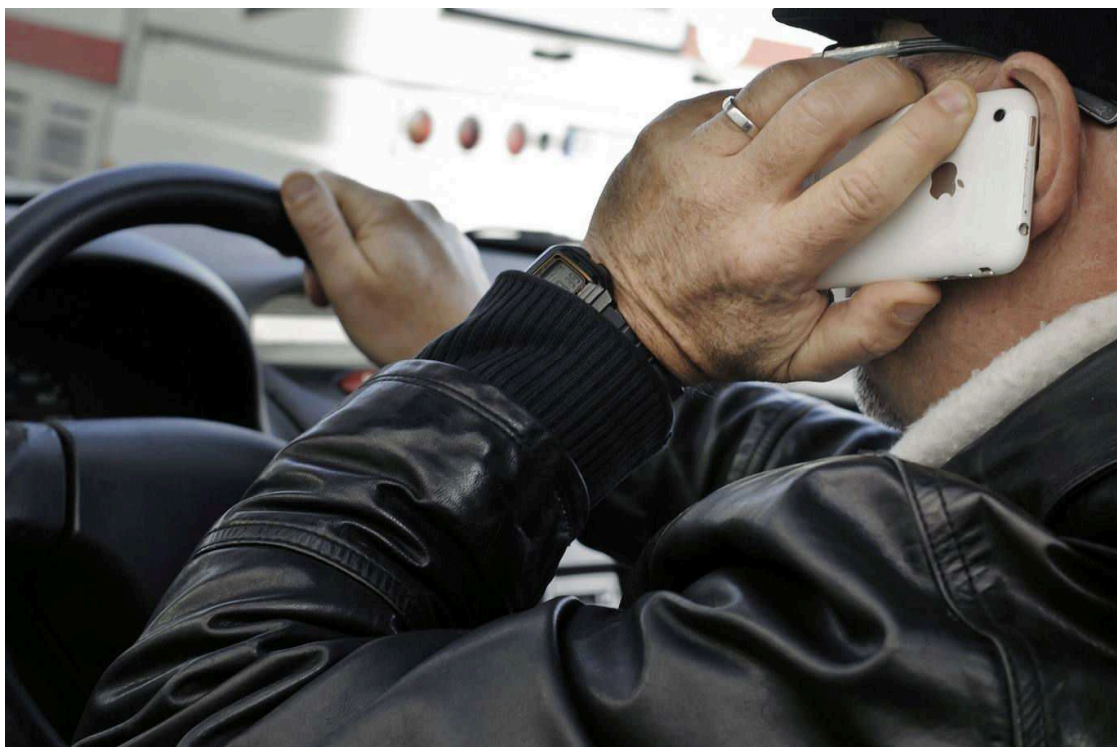
El **carne por puntos cumple en 2020 doce años** con nuevas actualizaciones. La intención de la **Dirección General de Tráfico (DGT)** es endurecer las **sanciones** en dos temas que preocupan en exceso a los responsables de este organismo, como son el **mal uso del cinturón de seguridad y del casco**.

Y es que 1 de cada 5 fallecidos en las carreteras españolas durante el pasado año viajaban sin llevar ajustado el cinturón, mientras que de los 264 motoristas que perdieron la vida, 16 lo hicieron sin llevar el casco reglamentario.

La intención de la **DGT** es elevar la **pérdida de puntos en ambas fracciones**, que pasarían de 3 a 4, según adelanta ABC. Algo similar ocurrirá con el empleo del móvil al volante, que subirá de 3 a 6 puntos.

El organismo que dirige **Pere Navarro**, además, tiene previsto aconsejar el uso del airbag entre los moteros. Consiste de una especie de chaleco, que cuesta en torno a los 500 euros.

En el balance de siniestralidad presentado este viernes en Madrid, los responsables de **Tráfico** desvelaron que los usuarios de las motos son el colectivo que más fallecidos incrementa, con 47 más que el ejercicio anterior, por lo que el organismo de Navarro tiene previsto centrar sus esfuerzos en ellos. Para ello identificará cien tramos de alta siniestralidad para motoristas en carreteras nacionales, con mejoras de la señalización y medidas de seguridad.



DGT: esta es la velocidad a la que saltan los radares en 2020

Susana Viñuela • original

Atención, pregunta: **¿a qué velocidad saltan los radares en 2020?** El nuevo año va a traer consigo una serie de cambios que van a afectar a los conductores: nuevas [restricciones al tráfico en ciudades como Madrid y Barcelona](#), modificaciones de la ITV... Pero, **¿llegan esos cambios a la velocidad a la que saltan los radares de la DGT en 2020?**

[¿Estás buscando coche nuevo? Aquí tienes la manera más sencilla de encontrarlo](#)

Bien, la respuesta a esta pregunta es, por el momento, sencilla: no. En **2020, los radares seguirán saltando a la misma velocidad** a la que lo hacían hasta la fecha. Aunque, eso sí, en el País Vasco habrá ligeras modificaciones... Te lo contamos todo.

DGT: esta es la velocidad a la que saltan los radares en 2020

Empecemos por el principio: **¿cuál es el margen de error que tienen los radares en 2020 en España?** El **margen de error de los cinemómetros** está establecido por una Orden ministerial, y varía en función del tipo de [radar](#). Así:

Si el radar es móvil:

- Mediciones de hasta 100 km/h: el margen de error es de 7 km/h.
- En mediciones a partir de los 100 km/h: el margen de error es de un 7%.

Si el radar es fijo:

- Mediciones de hasta 100 km/h: el margen de error es de 5 km/h.
- En mediciones a partir de los 100 km/h: el margen de error es de un 5%.

Si el radar es móvil, pero el coche está midiendo la velocidad parado:

- El margen de error que se aplica en este caso es el mismo que si el radar fuese fijo.

Para el radar Pegasus:

- El margen de error es de un 10%.

Para los radares de tramo:

- El margen de error es del 10%.

Asociaciones de automovilistas señalan que se aplica mal el margen de error

Algunas asociaciones de automovilistas, como [Automovilistas Europeos Asociados \(AEA\)](#) señalan que desde las distintas Administraciones con competencia en materia de tráfico, entre ellas la [DGT](#), el [Servei Català de Trànsit](#) y el [Gobierno Vasco](#), estaban **imponiendo multas y detrayendo puntos** por encima de lo previsto en la Ley de Seguridad Vial para sancionar los **excesos de velocidad**, porque no se estaba aplicando ningún margen de error a la medición efectuada por los radares.

Así, por ejemplo, es cierto que, teniendo en cuenta este **margen de error de los radares**, nunca se multa por debajo de los 130 km/h: pero otras velocidades no veían reflejado este margen. El caso más frecuente, según AEA, se producía en autopistas cuando al ser captado por un radar a 151 km/h. La sanción que se aplicaba era de 300 euros y dos puntos, y no la de 100 euros (sin detracción de puntos) prevista en el cuadro de sanciones, que es la que corresponde si se **aplican los márgenes de error de los radares legalmente establecidos**.

La aplicación del margen de error de los radares podría cambiar en el País Vasco

Mario Arnaldo, presidente de AEA, nos indica que desde esta asociación llevan años

denunciando esta situación, y tienen múltiples sentencias favorables. Y aunque desde la DGT o el Servei Catalá siguen sin aplicar este margen de error de los radares correctamente, las cosas van a cambiar en el País Vasco.

No te pierdas: [¿A qué velocidad multan los nuevos radares de la DGT?](#)

Tal y como informan desde AEA, en esta comunidad autónoma la situación ha cambiado recientemente ya que, según han podido comprobar los servicios jurídicos de AEA, las distintas oficinas territoriales de Tráfico del Gobierno Vasco están empezando a **descontar el error máximo que tienen los radares para graduar las sanciones por exceso de velocidad.**

Con este cambio de criterio, señalan desde AEA, el Gobierno Vasco se alinea con el que desde hace una década viene defendiendo por la asociación de automovilistas y que estaba siendo avalado por centenares de sentencias judiciales. De hecho, afirman desde la asociación, solo en el último año cuentan con múltiples sentencias favorables que consideran que la velocidad captada por los radares y que aparece sobreimpresionada en las fotografías debe corregirse “en función del **margen de error del cinemómetro**”.



VÍDEO: la DGT da así las gracias por el menor número de víctimas de 2019

Javier Alfonso • [original](#)

Este año **2019** se ha registrado el **mínimo histórico de víctimas por accidente mortal en la carretera**, y así da las gracias la **DGT en este vídeo**.

Te interesa: [¿Estás buscando coche nuevo? Aquí tienes la manera más sencilla de encontrarlo](#)

Que la carretera sea un lugar más seguro es cosa de todos. El plan perfecto sería llegar a no tener que registrar ningún fallecido al volante... Aún queda para ver eso, pero los números son esperanzadores: el año **2019 ha terminado con 1.098 víctimas**. Lo que es una cifra histórica. Por eso, la **Dirección General de Tráfico a querido dar las gracias en este vídeo**.

VÍDEO: Todos los cambios en el examen de conducir

Un 7,6% menos que el año anterior

Desde Tráfico intentan concienciar a los conductores del riesgo que conlleva circular si no se cumplen las normas de circulación. Pero este año, los números reflejan una mayor prudencia al volante. **En todo el 2019 fallecieron 1.098 personas**, en los 1.007 accidentes mortales que se produjeron.

Esta cifra supone **un 7,6% menos que en el 2018**, donde se registraron **1.188 víctimas**. En general, la carretera se ha vuelto más segura. Se ha reflejado un **6,7% menos de ingresos hospitalarios** y un **3,8% menos de heridos graves** respecto al curso anterior. A pesar de que **los desplazamientos hayan aumentado un 2,5%, llegando a los 27,2 millones**.

Además, una de las últimas novedades en la normativa que ha impuesto la DGT, la **reducción de la velocidad máxima a 90 km/h en las carreteras convencionales**, ha demostrado tener un impacto directo y positivo, con un **9,5% menos de víctimas**, 84 personas menos que en 2018.

Donde si ha aumentado el número de fallecidos, es entre los motoristas. Se ha registrado **264 personas que se han dejado la vida en la carretera, 47 víctimas más que el año anterior**.

Todavía queda por hacer, pero es una gran noticia que el número de muertos en carretera se reduzca cada año, para hacer más segura la conducción a todos. Y la DGT, así lo agradece.



Cómo usar bien los carriles para evitar atascos y accidentes: la DGT te lo explica

Adrián Lois • original



A la hora de circular por la carretera, ya sea por vías rápidas como autovías o autopistas, o bien por vías urbanas, **debemos saber cómo utilizar todos los recursos que tenemos ante nosotros**, así conseguiremos ser unos buenos conductores. Para el **uso adecuado de los carriles** debemos además seguir unas **prácticas** que la DGT nos recuerda y que son fundamentales: **señalizar todos los cambios de carril con antelación, respetar la prioridad de otros conductores, mantener una trayectoria predecible al volante, no realizar movimientos bruscos, respetar los límites...**

Como **norma general**, en carreteras en las que hay varios carriles como en autovía y autopistas, debemos circular **por el carril lo más a la derecha posible**, manteniendo una **distancia de seguridad adecuada**. Si circulamos por el carril que no nos corresponde, aparte de jugarnos a recibir una multa de tráfico (de 200 euros), obligaremos al resto de conductores a hacer más maniobras de las necesarias para adelantar, lo que puede reducir la seguridad de ambos y puede entorpecer el tráfico.



Si nos estamos moviendo por la **ciudad**, aquí la cosa cambia, ya que tenemos **libertad para movernos por las vías en las que hay varios carriles por sentido**. Si hay que seguir una norma, es la de **circular por el carril más conveniente a nuestro destino**. Para ello, es importante **observar y respetar la señalización vertical y horizontal**; es decir, las señales a pie de carretera y las marcas viales dibujadas en el carril. Estas ayudan y orientan al conductor a seguir una dirección correcta para girar, cambiar de carril, buscar un aparcamiento...

El **último tweet de la DGT** al respecto nos trae una imagen realmente interesante e informativa para que sepas **identificar correctamente las diferentes indicaciones de la señalización horizontal o marcas viales** dibujadas en el asfalto.

Para sobrevivir al tráfico denso, observa bien señales verticales y marcas viales, y sitúate correctamente para girar, cambiar de dirección... Y si cambias de carril mantén **#distancia seguridad frontal/lateral** para no incomodar u obligar a frenar a otros. <https://t.co/6HUkvD7Kln>
pic.twitter.com/sMwA4cJb0l

— Dir. Gral. Tráfico (@DGTes) **January 2, 2020**

Cómo usar los carriles en ciudad: casos conflictivos

En casos en los que no sabemos cómo actuar, basta con mirar la señalización que nos rodea para saber lo que hacer. En el **gráfico de la DGT** de más abajo tenemos **varios supuestos que pueden ser conflictivos en ciudad**:

- Si desaparece un carril de la vía después de un cruce, tiene prioridad el conductor que circula por el carril derecho.
- A la hora de realizar un giro en un cruce, fíjate y respeta la señalización dibujada en el carril, seleccionando con anticipación el carril que nos corresponde.
- Si los carriles no están alineados, mantén la trayectoria y las separaciones frontal y lateral en todo momento, observando los espejos retrovisores para ello.
- Si te encuentras con un **semáforo "flechado"**, ¿qué hacer? Estos semáforos tienen una luz amarilla intermitente con una flecha negra: si en el suelo hay una flecha apuntando a dicho giro, estarás obligado a seguir la dirección; si hay una flecha de dos puntas (de frente y derecha, por ejemplo), no estarás obligado a girar mientras que la luz principal del semáforo no se ponga en verde.

Vías Interurbanas

Circular por el carril central obliga a los demás a cambiar de carril varias veces para adelantar.

Qué hacer: Fuera de poblado circule normalmente por el carril más a la derecha.

Reducción a un carril menos

La vía tiene un carril menos después del cruce. Este 'embudo' puede causar conflicto.

Qué hacer: Si coinciden dos vehículos para un carril, tiene prioridad el que llega por la derecha.

Giros

Girar desde el centro es peligroso, corta la trayectoria de los vehículos que siguen de frente por el carril izquierdo.

Qué hacer: Observe las marcas viales y seleccione el carril adecuado.

Zonas urbanas

'Serpentear' entre vehículos provoca molestias, frenadas e incluso alcances por falta de separación.

Qué hacer: Con dos o más carriles delimitados, escoja el que le lleve a su destino y manténgalo.

Carriles no continuos

Los carriles no están alineados y las marcas desaparecen en la intersección.

Qué hacer: Observe los espejos, mantenga su trayectoria y las separaciones frontal y lateral.

Cómo usar bien los carriles para evitar atascos y accidentes. | Gráfico: DGT

Cambio de domicilio: ¿hay que comunicarlo a la DGT? ¿pueden multar?

original



Estrenar casa o cambiar de vivienda muchas veces es una alegría. Pero también conlleva mucho papeleo, la mudanza... Y puede que no hayas caído en otra cosa. **Si tienes un permiso de conducir, deberás comunicar este cambio de domicilio a la DGT.** Y si además eres el **titular de un vehículo**, también deberás notificar este cambio de residencia a la Jefatura de Tráfico. Y recuerda que dispones de **quince días para hacerlo**, si no lo haces, podrás ser **multado con 80 euros**.

Si tienes un permiso de conducir

En el caso del carnet de conducir, hay que notificar el cambio de residencia a la DGT a efectos de notificación, ya que es a esa dirección a la que van a enviar multas, un duplicado del permiso de conducir... Eso sí, este cambio no supondrá la emisión de un nuevo permiso de conducir.

El trámite del cambio de domicilio se puede realizar a través de cuatro canales diferentes:

- **Por internet**, accediendo a la [Sede Electrónica](#) de Tráfico mediante tu DNI electrónico o con certificado digital.
- En la **Jefatura de Tráfico**, solicitando cita previa en la página web de la DGT o llamando al número de teléfono 060.
- En tu **ayuntamiento**.
- Por teléfono, **llamando al 060**.

Este trámite de cambio de domicilio es **totalmente gratuito** y **para realizarlo solo necesitas el impreso oficial correspondiente, el permiso de conducir y el documento de empadronamiento original** de tu ayuntamiento que acredite el cambio de residencia.

Si eres titular de un vehículo

Si tienes un vehículo a tu nombre, ya sea coche, moto o cualquier otro tipo, el trámite es el **cambio de domicilio en el Permiso de Circulación**. ¿Por qué? **Por razones fiscales**, ya que el **Impuesto de Circulación** se abona en el ayuntamiento que figura en los registros de la DGT.

Al igual que sucede con el cambio de domicilio del permiso de conducir, este trámite se puede realizar **por internet, por teléfono, en una Jefatura de Tráfico o en tu ayuntamiento.**

Así es el nuevo examen de conducir del 2020

original

Los cambios que trae un nuevo año afectan a cualquier aspecto de la vida y, el carnet de conducir, no iba a ser para menos. Pero, al contrario de lo que podíamos temernos, esta vez va a ser para mejor... o, por lo menos, en lo que al práctico se r...



Los **cambios** que trae un nuevo año afectan a cualquier aspecto de la vida y, el carnet de conducir, no iba a ser para menos. Pero, al contrario de lo que podíamos temernos, esta vez va a ser para **mejor**... o, por lo menos, en lo que al práctico se refiere.

Según las **modificaciones** previstas del Reglamento de Conductores y la Ley de Tráfico, [el 2020 va a ser el año de los cambios en comparación con el 2019](#). La falta de un Gobierno que aprobara los cambios previstos los ha retrasado hasta la nueva década que se estrena.

En un principio, el **mayor cambio** relativo a la obtención del carnet de conducir va a ser la **obligatoriedad** de asistir a, al menos, 8 horas de clases teóricas antes de poder presentarse. Este ítem [será de obligado cumplimiento tanto para las motos como para los coches](#) en caso de resultar aprobado y, además, el margen de fallo bajará del 20% al 10%. También se va a dar más importancia a la concienciación como [arma de prevención de accidentes de tráfico](#) durante las horas formativas.

Por otro lado, en la **parte práctica** del examen de aptitudes se pretende [facilitar a los alumnos la conducción adaptándola a los tiempos de hoy](#). Es decir, como los vehículos modernos van equipados con asistentes a la conducción (de aparcamiento, de adelantamiento, etc.

) se va a permitir que los aspirantes al carnet puedan disfrutar del uso de estas tecnologías a la hora de examinarse. [Aquellos que se examinen para el carnet de moto usarán GPS](#).

[También se prevé que este año cambien las edades para obtener los permisos](#). Así, con 18 años se podrá acceder a los **carnets tipo C, D, D1, C+E, D+E y D1+E**, una vez sean titulares del Certificado de Aptitud Profesional (CAP). Esta medida facilitará, entre otras cosas, [el acceso de gente joven](#) a determinados puestos de trabajo que exigen el manejo de vehículos con este tipo de carnets.

También se pretende actualizar los **vehículos** que se pueden conducir con [el permiso B \(el de coche común\)](#). La intención es que con dos años de experiencia mínimo ya puedan manejarse otros vehículos como [automóviles destinados al transporte de mercancías](#) de entre **3.500 y 4.250 kilos**.