

• Revista de Prensa •
Del 28/02/2020 al 02/03/2020



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	01/03/2020	La Gaceta de Salamanca	¿Una 'L' para los conductores mayores de 65 años?	Digital
2	28/02/2020	El Norte de Castilla	La ciudad reduce un 20% los accidentes y atropellos gracias al trabajo «entre todos»	Digital
3	28/02/2020	clmpress.com	En 2019 la tasa de siniestralidad laboral en la provincia de Toledo desciende un 2,7 por ciento respecto al año anterior	Digital

SECTOR

4	01/03/2020	La Voz de Galicia, 13	Patinetes, su riesgo social y el Estado	Escrita
5	29/02/2020	La Región, 42	Contra los accidentes con niños	Escrita
6	02/03/2020	La Vanguardia	¿En qué provincias conducen mejor los jóvenes españoles?	Digital
7	02/03/2020	La Vanguardia	¿Conoces todos los radares que multan en España?	Digital
8	29/02/2020	El Economista	¿Qué sabe la DGT de nuestro coche y quién puede acceder a esa información?	Digital
9	28/02/2020	Público.es	TRÁFICO LAS MUERTES EN CARRETERA CAEN UN 9% TRAS LA REDUCCIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD HACE UN AÑO	Digital

¿Una L para los conductores mayores de 65 años?

original



Conductor mayor al volante. | ARCHIVO

Los mayores de 65 años son uno de los sectores de población que mayor crecimiento ha tenido en los últimos años. Muchos de ellos siguen conduciendo y todos forman parte de la movilidad urbana como peatones. Uno de los retos para instituciones y agentes de seguridad y formación vial es reducir la siniestralidad de este colectivo de especial vulnerabilidad, ya que a más edad, el índice de letalidad aumenta. En Salamanca, la siniestralidad de los mayores se mantiene en la media nacional, en torno al 30% del total de fallecidos: con 6, 5, 4 y 3 fallecidos respectivamente en los últimos cuatro años. Así lo ha recordado el jefe provincial de Tráfico, Miguel Moreno, que ha participado esta semana en el centro municipal de mayores Tierra Charra en una jornada de sensibilización vial para las personas mayores organizada por la Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Moreno recordó que la “experiencia demuestra que los peatones mayores infringen menos las normas que los conductores mayores”. “Según los estudios, los peatones irrumpen en la calzada y no respetan los semáforos, pero los conductores respetan aún menos la prioridad de los pasos y circulan a velocidades superiores de la vía”, señaló.

En las jornadas, la Guardia Civil de Tráfico de Galicia expuso su plan piloto puesto en marcha para reducir los accidentes de mayores con señalética para evitar despistes en sentido contrario, un mayor control de los centros de reconocimiento de conductores “para que no haya tratos de favor y hagan su papel” y reconocimientos médicos extraordinarios cuando se detecte que un conductor ha perdido sus facultades. En este sentido, el jefe de Tráfico de Salamanca se mostró a favor de una mayor presión sobre los centros de reconocimiento como en Galicia, aunque recordó que en Salamanca cuando se detecta un posible caso de pérdida de condiciones psicofísicas en un conductor, se informa a la Jefatura y se activa un protocolo regulado que incluye la declaración de la pérdida de vigencia del carné que se comunica al conductor. Después éste tiene un plazo para acudir a los especialistas de Sacyl que emitirán un informe sobre sus capacidades. Son los sanitarios los que proponen que sea declarado apto para conducir o no apto o con restricciones (no circular de día, no salir de un radio de 30 km, no circular por autovía...). “El futuro de los centros de reconocimiento de conductores pasa por colaborar más estrechamente con las autoridades sanitarias y de tráfico”, agregó Moreno.

También Roberto Ramos, director de formación de la Fundación CNAE, pidió a los centros de reconocimiento que sean “exhaustivos” y que ante cualquier duda “tengan cuidado”, ya que una persona que pierde facultades y sigue conduciendo se pone en riesgo él y también al resto de usuarios de la vía. “Las personas mayores no se dan cuenta de que han perdido

facultades y no perciben los riesgos. Hay que insistir en la sensibilización”, advirtió Ramos.

¿L para mayores de 65 años?

En las charlas en el Tierra Charra, los mayores plantearon la posibilidad de una especie de ‘L’ en los coches para advertir que conduce un mayor. Luis Rodero, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, también se refirió a cursos de reciclaje, una propuesta que viene de lejos pero difícil de aplicar si se ponen obligatorios. El jefe de Tráfico también recordó la importancia de las ciudades a 30 km/hora.

La ciudad reduce un 20% los accidentes y atropellos gracias al trabajo «entre todos»

original

Inicio de la jornada sobre seguridad vial para mayores. / SERNA

El alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, insistió ayer en que la seguridad vial «es una prioridad» y recalcó «el compromiso» municipal por reducir los accidentes y garantizar la seguridad peatonal.

Así lo aseguró ayer en una jornada sobre seguridad vial para mayores de 65 años, celebrado en el Centro Municipal de Mayores Tierra Charra, organizado por la Fundación CNAE para la seguridad vial y la movilidad urbana y la Asociación Provincial de Autoescuelas con la colaboración del Ayuntamiento, la DGT, la Guardia Civil y la Policía Local.

El alcalde subrayó que los accidentes y atropellos han caído un 20% y que es un logro que «estamos consiguiendo entre todos». También recordó que Salamanca ha puesto en marcha medidas como los semáforos en el suelo para quienes cruzan utilizando el móvil, los avisadores acústicos o las nuevas señales luminosas para prevenir accidentes con escolares y ciclistas.

Asimismo, se han rebajado los bordillos en los pasos de peatones y se ha ampliado los tiempos para peatones de 41 cruces de la ciudad. También se ha sustituido los semáforos bifocales por otros de tres colores en 43 cruces para mejorar la seguridad del peatón y, para evitar resbalones, se ha mejorado la pintura empleada en los pasos de peatones.

El alcalde se ha referido a las actuaciones destinadas a reducir la velocidad y ha citado la rotación de dos radares móviles por 14 zonas distintas de la ciudad como método disuasorio. Parte de la recaudación de las sanciones por exceso de velocidad sirvió para financiar durante el año 2019 un proyecto de investigación con el objetivo de disminuir las complicaciones y mejorar la recuperación de los pacientes politraumatizados, entre ellos, las víctimas de accidentes de tráfico. Este estudio continuará durante este 2020.

Además, se está ensanchando aceras y ampliando las zonas peatonales. También se ha intensificado la vigilancia policial en las zonas de carga y descarga para que se cumplan los horarios y se garantice la seguridad de los viandantes. En este sentido, cabe recordar el acuerdo con representantes de comerciantes, distribuidores y hosteleros para poner en marcha una serie de experiencias piloto de cara a mejorar el actual sistema de carga y descarga en las zonas peatonales de la ciudad. Así, en materia de distribución se reducirá el horario de carga y descarga hasta las 10:30 horas en la Plaza Mayor, en la Rúa y en las calles Bordadores y Concejo, y se comenzará un pilotaje en calle Bordadores para reducir el reparto a uno o dos días de la semana. En cuanto a la distribución de la paquetería, se delimitará una serie de islas en las calles Rector Tovar, Serranos, Padilleros, Cervantes, Iscar Peyra y Correhuela, en el Parque Colón y en la Plaza de San Justo, para que los vehículos puedan estacionar y desde allí realizar la distribución a pie.

En 2019 la tasa de siniestralidad laboral en la provincia de Toledo desciende un 2,7 por ciento respecto al año anterior

original

- Castilla-La Mancha
- Albacete
- Ciudad Real
- Cuenca
- Guadalajara
- Toledo
- Formación
- Incyde
- CLM PRESS TV
- Contacto



Patinetes, su riesgo social y el Estado

EN LÍNEA

FERNANDO PEÑA LÓPEZ

Consejero académico de Vales y asociados

Después de más de un año de debate acerca de la necesidad de regular el fenómeno de los llamados vehículos de movilidad personal (VMP), y sin que todavía contemos con una verdadera regulación general (una instrucción como la emitida en diciembre por la DGT no cumple los requisitos mínimos para serlo), varias noticias aparecidas en la prensa y las redes sociales invitan otra vez a la reflexión acerca de estos vehículos. Días atrás, La Voz nos informaba de que la policía había detenido al conductor de un patinete eléctrico que circulaba erráticamente por el Orzán, con cinco veces la tasa de alcoholemia permiti-

da. Algún tiempo antes, habíamos conocido el caso de un patinador que guiaba su vehículo por las calles de Vigo después de un atracón de opiáceos y anfetaminas. Lo peor es que la conducta parece estar reproduciéndose en muchas otras ciudades de España. Basta con introducir las palabras «alcoholemia», «patinete» y «eléctrico» para que el buscador Google te devuelva 48.300 resultados en su apartado de noticias. Se trata de una realidad que no se daba hace un año, cuando empezamos a preocuparnos de los VMP, lo cual, por una parte, nos indica la rápida evolución y consolidación del fenómeno, pero por otra hace pensar en el peligro que podrían suponer los nuevos vehículos.

Desde el punto de vista del derecho, la gestión del riesgo que generan los patinetes sigue en

lo sustancial en manos privadas. Más allá de lo decidido por la instrucción de la DGT, que en términos sintéticos lo que hace es equiparar a estos vehículos a las bicicletas, y sin perjuicio de las normas que han aprobado algunos ayuntamientos, todos los demás aspectos que rodean al uso de los VMP y a sus consecuencias se gestionan por los propios usuarios. En líneas generales, son ellos los que lícitamente deciden qué vehículo van a conducir, qué dispositivos de seguridad utilizarán, el momento de su vida en el que pueden empezar a circular —o dejar de hacerlo—, el nivel de conocimientos de seguridad vial que les conviene poseer y la forma de asegurar los daños que ellos mismos podrían sufrir o causar a terceros. Si usted es atropellado por un patinete y resulta gravemente herido, son esas decisio-

nes privadas las que —en el caso, claro está, de que pueda localizar al conductor— van a determinar sus posibilidades de conseguir una indemnización. En el momento actual, los patinadores con mayor aversión al riesgo —aquellos que han contratado voluntariamente un «seguro de patinetes»— rara vez tienen cubiertos los daños a terceros por encima de los 150.000 euros. No hay que hacer muchas cuentas para darse cuenta de que, en un accidente con lesiones graves, esto no llega ni para empezar. La pregunta que debemos hacernos, en mi opinión, es si este modelo de gestión del riesgo es el que queremos, porque el peligro de los VMP no es tan grande como parece, o si con vendría que el Estado decidiese sobre alguno de los aspectos que hoy eligen libremente los particulares.

Contra los accidentes con niños

JO
OURENSE

Si el pasado año se cerró con una reducción y marcando el mínimo histórico de la víctimas mortales en vías interurbanas, según los datos de la DGT, el número de niños fallecidos menores de hasta 14 años se elevó hasta 19, seis más que en 2018 y de los cuales 11 niños fallecidos hasta los 12 años viajaban en un turismo o furgoneta en el momento del accidente, tres no utilizaba ningún sistema de retención infantil, y dos usaban solo el cinturón de seguridad.

Por estos datos, AESVI insta al Gobierno y al resto de instituciones a avanzar en la protección de los

AESVI busca el apoyo de las instituciones para poner en marcha medidas urgentes para proteger a los niños

más pequeños, reclamando más formación sobre el uso de los sistemas de retención infantil (SRI). La Asociación Española de Pediatría de Atención Primaria, como integrante de AESVI insiste en la necesidad de “recordar a las familias la importancia del uso correcto de los sistemas de retención infantil, así

como proporcionar la información necesaria”. Por otra parte, se insta al Gobierno a reducir el IVA, como ya han hecho otros países como Reino Unido, Portugal o Croacia. El uso de estos sistemas, reducen entre un 50% y un 80% el riesgo de lesiones en un accidente.

“Por su elevada efectividad demostrada, consideramos que proteger a los niños en un coche no debería ser un lujo y, por lo tanto, no creemos que gravar estos sistemas con el IVA más alto mejore e incentive la compra de estos sistemas de retención, y por lo tanto su uso”, explican desde el Real Automóvil Club de España (RACE), otro miembro de AESVI.

¿En qué provincias conducen mejor los jóvenes españoles?

Redacción • original

Las jóvenes conductoras de Huesca, Palencia, Soria y Teruel sacan “matrícula de honor al volante” (Shutterstock)

Las jóvenes conductoras de Huesca, Palencia, Soria y Teruel sacan “matrícula de honor al volante” junto con los jóvenes conductores de Soria, ya que son los conductores de hasta 35 años con menos probabilidad de tener un accidente según recoge el ‘IV Informe sobre la juventud al volante. Por qué es necesario ser prudente’, realizado por la iniciativa Estamos Seguros.

Esta “matrícula de honor al volante” que ha difundido UNESPA se basa en el estudio elaborado a partir de los datos de siniestros de 2018 de la estadística de Seguros de Automóviles (ESA) que muestra que, en el caso de los jóvenes se trata del grupo de población que provoca más accidentes que los conductores experimentados y, sobre todo, de mayor gravedad.

Informa UNESPA que para la elaboración del informe se ha recurrido a una metodología en la que se diferencian los accidentes en función de su gravedad.

De esta forma, se han considerado graves aquellos siniestros donde hubo algún herido o fallecido. Los accidentes leves son aquellos casos en los que solo se produjeron daños materiales. O lo que es lo mismo, golpes de chapa.

Asimismo, se ha establecido un sistema de evaluación del 1 al 10 para medir la probabilidad de accidente entre los jóvenes de las diferentes provincias, siendo 10 la mejor nota y ponderando la cantidad de siniestros ocurridos en función del número de vehículos registrados en cada territorio.

Al analizar los accidentes graves, se ve cómo los jóvenes menos propensos a causarlos son los chicos de Soria quienes, de hecho, sacan un 10 al volante. A continuación, aparecen las chicas de Segovia, con un notable alto. En conjunto, Ávila, Huesca, Segovia, Soria y Teruel son las provincias donde tanto ellos como ellas son menos propensos a causar un accidente con heridos o fallecidos. Lo contrario ocurre en Ceuta, Cádiz, Las Palmas, Melilla y Sevilla. Estos son los lugares donde los conductores de hasta 35 años son más propensos a tener accidentes graves.

Un repaso de las colisiones menos graves, aquellas que sólo generan golpes de chapa, muestra cómo las chicas de Huesca, Palencia, Soria y Teruel marcan la diferencia. Las conductoras de hasta 35 años logran matrícula de honor en estas cuatro provincias. También obtienen sobresaliente alto las de Albacete, Ávila, Cáceres, Guipúzcoa y Zamora. Entre los chicos no hay matrículas de honor, pero sí varios sobresalientes. Corresponden a los conductores de Palencia, Soria, Teruel, Huesca y Ciudad Real.

Los únicos conductores que suspenden cuando se miden los golpes de chapa son los de Melilla. Los de Ceuta sacan un aprobado raspado. Las colisiones leves son típicas de la circulación urbana y los atascos. Esto se puede comprobar al echar un vistazo a las provincias con las notas más bajas. Aunque logren aprobados holgados, los chicos y chicas de Madrid, Sevilla y Málaga (todas ellas provincias con algún área metropolitana relevante) son los que obtienen las peores calificaciones de toda España.

Los menores de 36 años tienen dos veces y media (145%) más probabilidades de tener un accidente de tráfico (Shutterstock)

La falta de experiencia es un factor de riesgo

Al cruzar las dos escalas (accidentes graves y leves) se logra identificar a los mejores conductores jóvenes del país. Las chicas logran matrícula de honor en cuatro provincias

(Huesca, Palencia, Soria y Teruel) y los chicos en una (Soria) y sobresaliente en las otras tres. Además, en Ciudad Real ellas y ellos logran también sacar un sobresaliente.

Si bien los jóvenes son los más propensos a protagonizar accidentes al volante, esto se debe, principalmente, a su falta de experiencia. El informe muestra con claridad cómo la probabilidad de tener un percance va descendiendo conforme se acumulan años al volante. Los menores de 36 años tienen dos veces y media (145%) más probabilidades de tener un accidente de tráfico que un conductor ordinario cuando tienen menos de tres años de carnet. Pero cuando llevan más de una década conduciendo, esta probabilidad disminuye muy significativamente y pasa a ser de apenas un 9% más.

La falta de experiencia al volante se nota también entre personas de otras edades. Todos los conductores de entre 36 y 60 años con menos de tres años de carnet tienen el doble de probabilidades de tener un accidente que el conductor medio en España. Los mejores conductores son siempre, para todas las franjas de edad, los que llevan más de 10 años circulando.

El 'IV Informe sobre la juventud al volante' también desvela que la mejor nota entre los conductores inexpertos la obtienen las chicas de Teruel, que logran un notable a pesar de haberse sacado el permiso de conducir recientemente. Les siguen las palentinas y las oscenses, con sendos aprobados.

Radars en cascada, Velolaser, helicóptero Pegasus ¿Conoces todos los radares que multan en España?

Redacción • [original](#)

Son muchos los usuarios que hacen uso de la velocidad para llegar antes a sus destinos, poniendo en peligro su propia seguridad y la del resto de usuarios de la vía (La Vanguardia / Archivo)

La **velocidad excesiva o inadecuada** sigue siendo una de las principales causas de accidente de tráfico en España. La responsabilidad de cada conductor y la educación vial son esenciales para mantener una circulación estable y segura. Sin embargo, son muchos los usuarios que hacen uso de la velocidad para llegar antes a sus destinos, poniendo en peligro su propia seguridad y la del resto de usuarios de la vía.

Superar el límite de velocidad reglamentario de 60 km/h en vías urbanas y en 80 km/h en vías interurbanas es constitutivo de **delito**. Circular a una velocidad inadecuada disparará la probabilidad de morir o sufrir lesiones graves en caso de colisión. Las **sanciones** van desde los 100 a los 600 euros y pueden conllevar la retirada de entre 2, 4 y 6 puntos. En este cuadro podrás ver las sanciones y puntos que comporta el exceso de velocidad según el límite permitido en cada vía.

Superar el límite de velocidad reglamentario de 60 km/h en vías urbanas y en 80 km/h en vías interurbanas es constitutivo de delito (Shutterstock)

Por eso, la Dirección General de Tráfico (DGT) cada vez **endurece más la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas** de tráfico a través de distintos métodos y dispositivos. Solemos asociar los radares con el control de la velocidad, pero no siempre es así. En función de su tipología también pueden llegar a controlar si llevamos el cinturón abrochado o si estamos utilizando el móvil al volante.

Aquí te dejamos una **lista con los tipos de radares** que existen actualmente en España y que es probable que te multen si te saltas las normas.

Radars fijos para controlar la velocidad de los vehículos (PPrat / Getty Images/iStockphoto)

Radars fijos

Tal y como dice su nombre, este tipo de radar siempre se encuentra en la misma ubicación. Dispuesto dentro de una cabina, suele estar colocado en un lateral de la vía o bien en los pórticos. La presencia de estos dispositivos siempre está señalizada a través de carteles.

Las sanciones por velocidad van desde los 100 a los 600 euros y pueden conllevar la retirada de entre 2, 4 y 6 puntos

Radars móviles

Son aquellos que están en coches camuflados u oficiales de la Guardia Civil o sobre un trípode junto a la vía. Su funcionamiento es independiente de si el vehículo está en marcha o no, por lo que darte cuenta de su presencia es bastante complicado.

Radars de tramo

El radar de tramo controla la velocidad media con la que el conductor ha circulado entre dos puntos. Por eso, los usuarios deben mantener una velocidad similar o inferior a la máxima permitida durante el trayecto. Según Race, circular por debajo del 50% de la velocidad permitida también será motivo de sanción para el conductor.

Infografía sobre el funcionamiento de un radar de tramo (DGT)

Radars Velolaser

Esta tecnología es uno de las nuevas incorporaciones de la DGT. Se trata de pequeños dispositivos portátiles y fáciles de ocultar que se pueden colocar en muy diversas ubicaciones de manera casi imperceptible. Su control inalámbrico les permite funcionar de manera autónoma durante 5 horas, vía WiFi o 3G/4G, por lo que no es necesario que haya ningún agente de la Guardia Civil en las proximidades.

Este modelo de radar emplea la denominada tecnología Lidar (siglas de Laser Imaging Detection and Ranging), que se basa en un haz de láser para medir la velocidad de un vehículo. Funcionan de día y de noche y pueden controlar la velocidad de los vehículos en dos carriles de circulación en un o dos sentidos.

 El radar Velolaser es tan pequeño que se puede colocar en múltiples localizaciones (SocialDrive/Todoradares.com)

Pueden actuar en autovías, carreteras convencionales y en zonas urbanas, ya sea colocados sobre un trípode, en los guardarraíles, en un pórtico o cabina lateral, o incluso en los vehículos de las patrullas.

Helicóptero Pegasus

Se trata de una aeronave de la DGT capaz de volar a 300 metros de altura y que está equipada con dos cámaras que pueden fotografiar con nitidez la matrícula del vehículo que infrinja las normas. Mediante el uso de láser, podrá medir la distancia entre el helicóptero y el vehículo infractor, detectar su posición exacta, hacer un cálculo de la velocidad media con la que circula y sancionarlo. Pueden llegar a detectar vehículos que circulen a un máximo de 260 km/h.

Los radares Velolaser funcionan de día y de noche y pueden controlar la velocidad de los vehículos en dos carriles de circulación en un o dos sentidos

Radars de semáforo

Este tipo de radar se encuentra en las ciudades y no controla la velocidad sino que su objetivo es detectar aquellos conductores que se salten los semáforos en rojo. Radar en cascada Se acabó el truco de frenar ante los radares fijos y volver a pisar el acelerador justo al rebasarlos. Los radares en cascada son una de las nuevas tecnologías incorporadas por la DGT y funcionan como un radar móvil que se coloca justo a continuación de un radar fijo, por lo que obligan a los conductores a seguir manteniendo la misma velocidad.

Desarrollado por Idemia, este tipo de radar ya funciona en Francia y va más allá del simple control de la velocidad de los vehículos, Son grandes dispositivos de casi cuatro metros de alto capaces de identificar múltiples infracciones en un tramo de 200 metros de longitud y con hasta 8 carriles. El dispositivo está preparado para determinar si la distancia de seguridad entre los vehículos es adecuada, si un conductor realiza un cambio de carril sin señalizarlo correspondientemente con el intermitente, monitorizar adelantamientos incorrectos por la derecha, vehículos que circulan por el arcén, automovilistas que realizan giros indebidos o utilizan el móvil al volante y conductores que se saltan un semáforo o no respetan otras señales de tráfico.

 El radar Mesta Fusion puede controlar hasta 8 carriles (Morpho)

Radars de cinturón

Se trata de cámaras que controlan el uso de cinturones de seguridad. España ya cuenta con más de 270 dispositivos de este tipo, que se localizan en pórticos y postes y en el 60% de los casos se encuentran en carreteras convencionales. Pueden llegar a hacer hasta 50 fotografías por segundo.

Lectores de matrícula

Se trata de dispositivos instalados en la red viaria nacional que se utilizan para examinar los datos e identificar a un vehículo. Entre sus funciones, destaca la capacidad de estos lectores para controlar la vigencia de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) de los automóviles. Circular con la ITV caducada conlleva una multa de 200 euros. Por su parte, los agentes pueden proceder a la inmovilización del coche si presenta deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

Los drones cada vez tienen mayores usos. Y uno de los más recientes en nuestro país es el de vigilar el tráfico

Asimismo, tener la matrícula ilegible conlleva una infracción grave con una sanción de 200 euros y sin detracción de puntos, pero manipular la placa de matrícula para intentar eludir fraudulentamente la norma puede conllevar una multa de 6.000 euros y la pérdida de 6 puntos.

Drones

Los drones cada vez tienen mayores usos. Y uno de los más recientes en nuestro país es el de vigilar el tráfico. La DGT los ha incorporado como complemento al control aéreo que realiza su flota de 13 helicópteros.

Estos dispositivos se presentan como una opción muy interesante porque tienen un coste de adquisición, mantenimiento y reparación muy inferior al de los helicópteros, y además son mucho más discretos mientras controlan las carreteras. A una altura de más de 100 metros, son casi imposibles de distinguir en el cielo y no se oyen.



Funcionamiento de los drones de la DGT (DGT)

Estos aparatos sobrevolarán prioritariamente los tramos donde el riesgo de accidentabilidad es mayor, así como las carreteras donde transitan un mayor número de usuarios vulnerables (ciclistas, motociclistas y peatones).

La DGT ya tiene 11 en funcionamiento y se ha adjudicado la compra de otros 27. La infracción captada por estos dispositivos podrá ser o bien notificada en el acto por un agente o bien ser tramitada posteriormente por las autoridades competentes. En cualquier caso, todas las denuncias contarán con el fotograma correspondiente que demuestra la infracción cometida por el conductor. Además de infracciones, sus cámaras detectarán situaciones de peligro o accidentes que requieran de apoyo logístico.

Radares de vehículos uniformados

Estos mecanismos son los nuevos dispositivos empleados por la Guardia Civil para el control del tráfico. Su funcionamiento utiliza ondas con efecto doppler, una tecnología que se basa en el cambio de frecuencia de las ondas según la distancia a la que se encuentren. Ello los convierte en invisibles para los sistemas actuales de detección de radar, como también sucede con el Velolaser. La llegada de estos dispositivos puede transformar la conducción en carretera, ya que es mucho más difícil para los infractores saber si van a ser detectados y sancionados.



La tecnología doppler, que se basa en el cambio de frecuencia de las ondas según la distancia a la que se encuentren, convierte estos dispositivos en invisibles para los sistemas actuales de detección de radar (Jasper Juinen / Bloomberg)

“Es el nuevo concepto que la agrupación quiere transmitir para que todos los conductores que circulan por las carreteras sepan que cualquier vehículo uniformado o no, incluso las motocicletas, pueden portar un equipo radar capaz de controlar las velocidades desde el mismo vehículo o a distancia”, explican desde Tráfico.

¿Qué sabe la DGT de nuestro coche y quién puede acceder a esa información?

original

- Cuesta 8,5 euros y se puede hacer por internet
- Se puede saber el kilometraje del coche, aunque no actualizado



La DGT tiene cada vez más información de todos y cada uno de los vehículos que existen legalmente en España, información que está a disposición de cualquier ciudadano interesado en un coche en concreto, muy frecuente cuando se quiere comprar. Se conoce como el Informe de Vehículo que se puede solicitar en distintos formatos y con distinto coste: reducido, completo, de datos técnicos, de cargas, vehículos a mi nombre y de vehículos sin matricular.

La última gran incorporación a esta información pública es el historial de reparaciones gracias a la plataforma librotaller.com, desarrollada por Cetraa (Asociación de talleres) en colaboración con la DGT que permite a todos los talleres españoles registrar en los servidores de la DGT las acciones de mantenimiento y reparación, especialmente las realizadas sobre los elementos de seguridad del vehículo.

De esta manera, el registro de reparaciones queda, por un lado, **a disposición de los ciudadanos en el Informe del Vehículo** y por otro, a disposición de los talleres a través de la herramienta de consulta de la plataforma. Faconauto, la patronal de los concesionarios oficiales, se acaba de adherir a la plataforma librotaller.com

Según señala Faconauto, la mejora de la seguridad vial y el medioambiente mediante la incentivación de los mantenimientos preventivos son dos de los principales objetivos del proyecto. Además, **se quiere ayudar en la lucha contra el fraude en los cuentakilómetros**, al registrar en la base de la DGT el kilometraje de los vehículos, y contra los talleres clandestinos, al quedar la plataforma fuera de su alcance.

Igualmente, supone para el taller una **útil herramienta de trabajo que le permite acceder tanto al historial de reparaciones como al historial de ITV de los vehículos**. De esta forma, se genera y fomenta la transparencia en el mercado de los vehículos de ocasión. Los compradores podrán consultar el historial de reparaciones y mantenimientos, influyendo por tanto en la valoración de los vehículos.

Pero, ¿qué es el informe de vehículo?

Existen distintos tipos de informes que se pueden obtener de la DGT referente a un vehículo: reducido, completo, de datos técnicos, de cargas, vehículos a mi nombre y de vehículos sin matricular. Salvo el caso del informe de vehículos a mi nombre, que necesitas ser el titular del vehículo o una tercera persona autorizada en su nombre para descargarlo, el resto de informes están disponibles para cualquier persona, sea o no el titular del vehículo.

Desde la DGT aconsejan que antes de adquirir un vehículo, se les solicite un informe completo a fin de verificar la existencia de embargos, precintos, procedimientos concursales o cualquier otra carga de naturaleza administrativa o judicial. También se proporcionará datos acerca de la vigencia de la inspección técnica u otros datos técnicos.

¿Qué datos se pueden obtener?



Del titular: Identifica la filiación o razón social del titular. En el caso de que el vehículo conste a nombre de varios cotitulares, se identificará a cada uno de ellos. Si aparece Renting: Si significa que el vehículo pertenece a una empresa de renting.

Del vehículo: datos básicos para identificar el vehículo como el bastidor, marca, modelo, fecha de matriculación. Además se identifica si el vehículo consta en servicio de Renting, y el municipio en el que abona el impuesto de circulación (IVTM).

Seguro Obligatorio: si el vehículo consta como asegurado, y el nombre de la compañía aseguradora.

ITV: Número de inspecciones del vehículo, identificando la fecha de realización de las inspecciones, la estación ITV que lo hizo, los defectos detectados, los plazos de caducidad ITV, así como el kilometraje en aquellos casos en que la estación ITV remitió a la DGT dicha información. La revisión puede ser favorable, desfavorable, caducada y negativa.



Historial de revisiones de la ITV en el parabrisas. Pie

Historial de bajas: Si el vehículo está de baja en el momento en que se ha solicitado en informe, si lo ha estado, indicando el motivo y el período de la baja. Los vehículos que estén en situación de baja, ya sea temporal o definitiva, no están autorizados a circular hasta que se den de alta de nuevo.

Lecturas del cuentakilómetros: Lecturas del cuentakilómetros que han sido reportadas a la DGT, indicando la fecha de la lectura y el origen de la misma, ya sea una estación ITV, una declaración voluntaria del titular, lecturas de talleres, etc. No obstante, la DGT aclara que no se hace responsable de la veracidad de las lecturas ya que han sido facilitadas por entidades ajenas.



"Vehículo con denegatoria": Si aparece el texto Incidencia denegatoria la DGT recomienda informarse en la oficina de Tráfico de las causas de este estado. Puede significar que el vehículo tiene algunas restricciones a subsanar antes de poder vender o hacer cualquier otro trámite. En Tráfico orientarán sobre posibles causas de esta denegatoria en "cargas o gravámenes"

Cargas o gravámenes: Muy importante si se pretende comprar el coches. Pueden se las siguientes:

- **Embargo:** Indica la existencia de una carga sobre el vehículo ordenada por una Autoridad judicial o administrativa para garantizar el cobro de una deuda que tiene el titular del vehículo. La existencia de un embargo no impide la transferencia del vehículo, aunque continuará el embargo.
- **Reserva de Dominio:** Indica que el vehículo se adquirió mediante un contrato de venta a plazos en el que, el vendedor o la entidad financiera y el comprador, acordaron que la transmisión de la propiedad del vehículo no se producirá hasta que el comprador haya pagado la totalidad del precio.
- **Renting:** Contrato de arrendamiento en virtud del cual, una persona utiliza un vehículo propiedad del arrendador. Una vez finalizado el plazo del arrendamiento, el vehículo deberá ser devuelto a la entidad arrendadora.
- **Precinto:** Una Autoridad judicial o administrativa ha solicitado que se impida la circulación del vehículo así como la inmovilización del mismo.
- **Leasing:** Indica que, a través de un contrato de arrendamiento con opción de compra de un vehículo, el arrendatario puede adquirir la propiedad del vehículo mediante el pago de cuotas mensuales y de una cuota residual al finalizar el contrato.
- **Hipoteca Mobiliaria:** Está gravado con una carga en garantía del pago de un crédito. Si el crédito está cancelado, se debe solicitar del acreedor la documentación necesaria para cancelar también la hipoteca.

Información técnica: Datos como potencia, combustible, dimensiones del vehículo, masas máximas, plazas.

Matrícula		Certificado N°	Código	Descripción	Código	Descripción
EJ3896JN 945996		11/0506	G	1807	M.1	2,834 / -
			F.1	1.825	M.4	
			F.1.1	1.100 / 860	L	
			F.1.5		L.D	
			F.2	1.825	L.1	
			F.2.1	1.100 / 860	L.2	VEHICULO SUV NIMP
			F.3	3,25	P.1.1	1.798
			F.3.1	3,25	P.5	3405000
			O.1	1.300	P.3	
			O.1.1		P.1	3,985
			O.1.2		P.1.1	EN LINEA
			O.1.3	1800	P.2	200
			O.1.4	600	P.2.1	1,114
			F.4	1.405	S.1	
			F.5	1.798	S.2	
			F.6	4.261	U.1	2
			F.7	7.994	U.2	2912
			F.7.1	7.994	V.7	15
			F.8	782	V.9	140 V

El abajo firmante, legalmente autorizado por: FIAT GROUP AUTOMOBILES S.p.A. Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.

Observaciones:

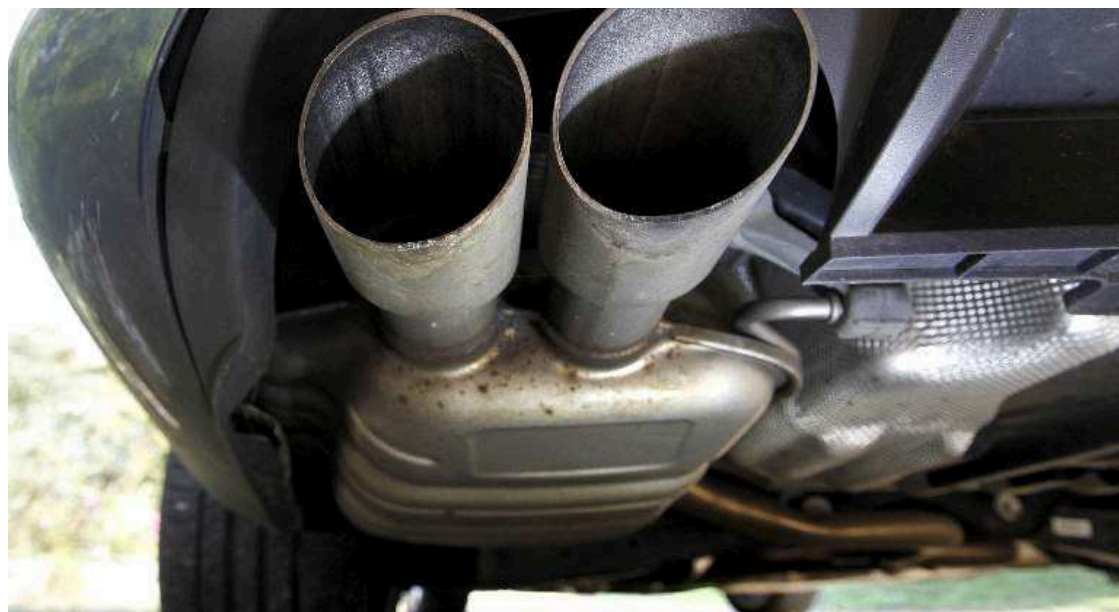
Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas

Opciones incluidas en la homologación de tipo

Fecha de emisión:

Historial de titulares: Número de titulares personas físicas o jurídicas- que ha tenido el vehículo, identificando las fechas.

Información Medioambiental: DGT ha querido dar especial relevancia a los datos medioambientales del vehículo tales como Combustible, Consumo medido en Wh/Km que indica el gasto de energía eléctrica por kilómetro, categoría vehículo eléctrico (puro o híbrido) y Autonomía eléctrica con el rendimiento máximo de las baterías eléctricas medido en kilómetros.



Seguridad del vehículo: Medios según las calificaciones de [Euro NCAP \(Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos\)](#) apoyado por varios gobiernos europeos, muchos fabricantes de vehículos y organizaciones relacionadas con el sector automoción de todo el mundo. Ha creado un sistema de valoración de seguridad de hasta cinco estrellas para ayudar a comparar vehículos con más facilidad e identificar los vehículos más seguros

¿Qué tipos de Informes hay?

Informe reducido: de carácter gratuito. Ofrece información sobre la fecha de la primera matriculación en España del vehículo y si hay alguna incidencia que impedirían la transferencia del vehículo o su circulación.

Informe completo: Incluye toda la información administrativa, identificación del titular, municipio donde está domiciliado el vehículo, historial de ITV, kilometraje, número de titulares, cargas así como datos técnicos, puntuación EuroNCAP (seguridad medido con estrellas, hasta cinco) y mantenimiento respecto al vehículo solicitado.

Informe datos técnicos: Este informe incluirá unos datos básicos de identificación del vehículo, así como toda la información técnica del vehículo como potencia, combustible, masas máximas, historial de inspecciones ITV, resultado EuroNCAP, etc.

Informe de cargas: Aporta unos datos básicos de identificación del vehículo, así como información sobre las cargas o limitaciones de disposición que pudieran constar en el Registro de vehículos para el vehículo consultado y afectar, por ejemplo, a un cambio de titularidad.

Informe vehículos a mi nombre: Este informe o certificado, reflejará los vehículos que en el momento de la consulta consten a nombre del interesado. Únicamente se reflejarán los datos de los vehículos activos, que no estén en situación de baja. En este caso, sí es preciso ser el titular del vehículo o una tercera persona autorizada en su nombre para poder solicitarlo.

Informe vehículos sin matricular: El objetivo de este informe es certificar si consta registrado en Tráfico un vehículo sin matricular.

¿Qué se necesita para pedir el informe?

Para el informe reducido, únicamente conocer la matrícula del vehículo o el número de bastidor del vehículo que se desea consultar y **para el detallado** es preciso [abonar la tasa 4.1](#) y tener localizado el número de la misma (aparece al final de la documentación que aporta la DGT una vez abonada la tasa). Para el informe de vehículos a tu nombre, será necesario el número del DNI del titular.

Internet. Si se quiere obtener *online*, se debe tener el certificado digital DNI electrónico o un

código mediante Cl@ve que DGT remitirá a las 24 horas de solicitarlo.

a) Para obtener el informe reducido:

- Acceder a la pestaña de informe reducido y seleccionar "certificado digital" o "cl@ve".
- Introducir el número de la matrícula y la DGT devolverá el correspondiente informe



- Descargar el informe solicitado.

b) Para obtener cualquiera de los informes detallados:

- Comprar una tasa 4.1 por informe solicitado con un coste de 8,5 euros
- Accede al tipo de informe detallado, seleccionando "certificado digital" o "cl@ve".
- Seleccionar el tipo de informe que se desea obtener (completo, datos técnicos, cargas, vehículos a mi nombre, vehículos sin matricular)
- En caso de ser necesario, introducir el número de la matrícula, el bastidor del vehículo o el NIVE (número de identificación del vehículo)
- Introducir el número de la tasa adquirida previamente.
- Descargar el informe solicitado.

Oficina de Tráfico. Es preciso cita previa por internet o el teléfono 060. Una vez en la oficina se deberá aportar la siguiente documentación:

- Cumplimentar la solicitud en el impreso oficial, que se puede descargar en la página de la DGT u obtenerla en una oficina de Tráfico.
- En el caso de solicitar el informe de vehículos a tu nombre también será necesaria la identificación del interesado: *Personas físicas*: documento oficial que acredite tu identidad y domicilio (DNI, permiso de conducción español, tarjeta de residencia, pasaporte más Número de Identificación de Extranjeros). *Personas jurídicas*: tarjeta de identificación fiscal y acreditación de la representación e identidad del que firme.
- Indicar en la misma solicitud el motivo por el que se solicita el informe del vehículo.

Salvo el caso del **informe de vehículos a mi nombre**, el resto de informes está disponible para cualquier persona, sea o no el titular del vehículo con un coste de 8,5 euros, con excepción del informe reducido. A la hora de solicitar el informe, la DGT pide el número de la

tasa que se ha comprado, un número de 12 cifras que está en la última página del justificante de compra. La tasa 4.1 se puede pagar:

Por internet, a través de la aplicación de pago de tasas de la DGT. A la hora de confirmar la compra se necesitará un certificado digital o DNI electrónico en vigor. Se puede pagar con tarjeta de crédito o débito de una entidad financiera adherida al pago de tasas con tarjeta, o con cargo en cuenta bancaria. Pero se ha de ser titular, cotitular o estar autorizado en su banco para que autoricen el cargo del importe del pago de las tasas. El pago electrónico puede hacerse antes de ir a realizar el trámite y luego descargar el justificante de la tasa abonada donde se puede encontrar el número de tasa número de la tasa

Presencialmente, en cualquier Jefatura u Oficina de Tráfico con cualquier tarjeta de crédito o débito, en el mismo momento de realizar el trámite, pero nunca en efectivo. Igualmente, se puede abonar en cualquier entidad financiera adherida al pago de tasas, en efectivo o con cargo en cuenta bancaria. En este caso, hay que completar un formulario de autoliquidación conforme el modelo 791 que se puede obtener en la Jefatura de Tráfico o por internet.

Tráfico Las muertes en carretera caen un 9% tras la reducción del límite de velocidad hace un año

Servimedia • original



Una carretera catalana cubierta de nieve / EFE

El número de personas que han perdido la vida por accidentes de tráfico **ha bajado un 9%** en los cerca de 10.000 kilómetros de **carreteras convencionales** durante el primer año de la **reducción del límite de velocidad de 100 a 90 km/h** para coches y motos, que **entró en vigor el 29 de enero de 2019**.

Esa medida es la única de seguridad vial que ha logrado impulsar la Dirección General de Tráfico (DGT) desde que Pedro Sánchez es presidente del Gobierno, puesto que este organismo del Ministerio del Interior tiene preparado un paquete de reformas que hasta ahora no ha podido ver la luz porque el Ejecutivo permaneció en funciones durante los últimos ocho meses del año pasado.

En las vías convencionales (esto es, de un carril por sentido y sin separación física entre ellos) **se produce alrededor del 75% de los accidentes mortales en carretera**.

Los datos recopilados por la DGT indican que entre el 29 de enero de 2019 y el 28 de enero de 2020 se ha reducido en un 9% el número de fallecidos y en un 8% el de heridos hospitalizados en los tramos de carreteras convencionales donde se ha bajado el límite de velocidad de 100 a 90 km/h para automóviles y motocicletas.

En cambio, esa disminución de víctimas mortales y heridos graves es del 2% y del 3%, respectivamente, en los tramos que ya tenían la limitación a 90 km/h.

Por tanto, esas cifras **confirman los pronósticos iniciales de la DGT** de que la reducción del límite de 100 a 90 km/h en unos 10.000 kilómetros de vías convencionales supondría un descenso de la mortalidad cercano al 10%.

Además, esa medida de la DGT ha contribuido al **descenso de la siniestralidad durante todo el año pasado**, cuando 800 personas perdieron la vida en las vías interurbanas españolas, 84 menos que en 2018, lo que representa una caída del 9,5%. Y ello favoreció que en 2019 se produjera el mínimo histórico de fallecidos en las carreteras desde que la DGT comenzara a recopilar datos en 1960.

Desde el 29 de enero de 2019 se ha igualado los límites de velocidad en todas las carreteras convencionales a 90 km/h para coches, motos, autobuses, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilos, pick-up, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables.

La limitación es de 80 km/h para camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superiora 3.500 kilos, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos.

Antes de esa fecha, las velocidades máximas permitidas variaban: 100 km/h para automóviles y motocicletas, 90 km/h para autobuses y furgonetas, y 80 km/h para camiones y autocaravanas en las carreteras convencionales con al menos 1,5 metros de anchura de arcén, y 90 km/h para coches y motos, 80 km/h para autobuses y furgonetas y 70 km/h para camiones y autocaravanas en el resto de las vías convencionales.

Estos límites antiguos se fijaron a principios de los años 80 del siglo pasado, cuando la red viaria española no tenía casi kilómetros de vías de alta capacidad, mientras que **ahora hay más de 17.000 kilómetros de autopistas y autovías**.

Entonces, el límite a 100 km/h en las carreteras convencionales con más ancho de arcén permitía mejorar la fluidez de la circulación en un contexto de creciente aumento del parque automovilístico.

-
- [Actualidad](#)
- [tráfico](#)

Solo las personas que pertenecen a la República de Público pueden escribir comentarios y debatir nuestras noticias. Nuestro objetivo es crear un debate enriquecedor y libre de trolls. [Únete aquí para expresar tu opinión en un medio que le da valor a sus lectores y al intercambio de ideas con el respeto como principio fundamental](#). Si ya formas parte, solo tienes que [iniciar sesión](#).

Si únicamente quieres leer los comentarios que se han publicado, [puedes registrarte aquí para poder hacerlo](#).