

• Revista de Prensa •  
Del 04/03/2019 al 05/03/2019



## ÍNDICE

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

### NOTICIAS DE CNAE

1	04/03/2019	EcoDiario.es El Economista	La dgt hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas	Digital
2	04/03/2019	Diario Qué	La DGT hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas	Digital
3	04/03/2019	Servimedia	La DGT hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas	Digital

### SECTOR

4	05/03/2019	La Voz de Galicia 7 Días, 1	Pontevedra: la provincia con más puntos conflictivos para el tráfico	Escrita
5	05/03/2019	Faro de Vigo Arousa, 5	Fomento analiza la red viaria en la provincia y sus puntos negros	Escrita
6	05/03/2019	Faro de Vigo Pontevedra, 1	Incluye dos tramos en la comarca, pero la DGT los eleva a cinco	Escrita
7	05/03/2019	Faro de Vigo Pontevedra, 3	Fomento analiza su red viaria en la provincia para actualizar la lista de 17 puntos negros	Escrita
8	05/03/2019	vitoria24horas.com	12 consejos para evitar accidentes infantiles de tráfico según Todomaternidad	Digital
9	04/03/2019	ABC	Rivekids: seguridad y espacio, todo en uno	Digital

## La dgt hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas

original

MADRID, 04 (SERVIMEDIA)

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) advirtió este lunes de que la Dirección General de Tráfico (DGT) habilitará alrededor de 182.000 exámenes prácticos menos al año debido a que los examinadores de tráfico han comenzado a realizar 12 pruebas diarias y no 13 como hasta entonces.

Concretamente, la patronal de autoescuelas indicó que la rebaja pasa de 13 a 12 pruebas para el permiso B y de ocho a siete para los permisos provisionales, lo que absorbe "por completo" el trabajo de unos 70 funcionarios y "deja al servicio de exámenes de Tráfico en la misma situación que antes de la oposición celebrada en 2018".

"No nos oponemos, ni muchísimo menos, a que los funcionarios tengan una mejor calidad de vida, pero que las autoridades arreglen primero la falta de personal que hay en el servicio de exámenes de conducir de la DGT. No podemos permitirnos el lujo de perder casi 200.000 pruebas con una plantilla de examinadores que tiene aún 115 vacantes por cubrir, de las 903 con que cuenta", explicó José Miguel Báez, presidente de la CNAE.

Báez aclaró que no pretende "culpar" a la actual dirección de la DGT de un acuerdo de mejora de las condiciones laborales de los examinadores de tráfico que está "heredado" de la anterior Administración, pero añadió que los actuales responsables "han abandonado de nuevo a la sociedad española y a las autoescuelas".

"En muchas provincias la gente que quiere sacarse el carné no obtiene a tiempo un servicio por el que paga una tasa que, por cierto, no es nada barata. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas rogamos a los responsables de la DGT que corrijan de una vez esta deficiencia, que ya se hace insoportable para la economía de nuestras pequeñas empresas", añadió.

Báez instó al Gobierno a intererarse por los "alrededor de 30.000" puestos de trabajo que proporciona el sector de las autoescuelas y por los ciudadanos que necesitan obtener el permiso de conducir "para trabajar, bien para presentarse a una oposición o para el simple hecho de ir al supermercado o llevar a los niños al cole".

"En otros países de nuestro entorno este problema se ha solucionado. ¿Por qué no se quiere solucionar aquí? Tenemos modelos diversos como el portugués o el alemán. ¿Qué dificultad habría en adoptar uno de los dos para dar un servicio de calidad al ciudadano y no seguir matando a las escuelas de conductores? Vamos a seguir poniendo el dedo en la llaga cada vez más y más alto. Queremos menos promesas y más realidades", apuntó.

Por último, Báez comentó que la CNAE hace responsable al Gobierno del "cierre de las autoescuelas afectadas y de la pérdida de los puestos de trabajo que se están produciendo y continuarán produciéndose, y del olvido a la sociedad española, cuyas necesidades no se tienen en cuenta".

(SERVIMEDIA)

04-MAR-19

MGR/gja

## La DGT hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas

Por Servimedia - • [original](#)



La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) advirtió este lunes de que la Dirección General de Tráfico (DGT) habilitará alrededor de 182.000 exámenes prácticos menos al año debido a que los examinadores de tráfico han comenzado a realizar 12 pruebas diarias y no 13 como hasta entonces.

Concretamente, la patronal de autoescuelas indicó que la rebaja pasa de 13 a 12 pruebas para el permiso B y de ocho a siete para los permisos provisionales, lo que absorbe “por completo” el trabajo de unos 70 funcionarios y “deja al servicio de exámenes de Tráfico en la misma situación que antes de la oposición celebrada en 2018”.

“No nos oponemos, ni muchísimo menos, a que los funcionarios tengan una mejor calidad de vida, pero que las autoridades arreglen primero la falta de personal que hay en el servicio de exámenes de conducir de la DGT. No podemos permitirnos el lujo de perder casi 200.000 pruebas con una plantilla de examinadores que tiene aún 115 vacantes por cubrir, de las 903 con que cuenta”, explicó José Miguel Báez, presidente de la CNAE.

Báez aclaró que no pretende “culpar” a la actual dirección de la DGT de un acuerdo de mejora de las condiciones laborales de los examinadores de tráfico que está “heredado” de la anterior Administración, pero añadió que los actuales responsables “han abandonado de nuevo a la sociedad española y a las autoescuelas”.

“En muchas provincias la gente que quiere sacarse el carné no obtiene a tiempo un servicio por el que paga una tasa que, por cierto, no es nada barata. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas rogamos a los responsables de la DGT que corrijan de una vez esta deficiencia, que ya se hace insostenible para la economía de nuestras pequeñas empresas”, añadió.

Báez instó al Gobierno a interesarse por los “alrededor de 30.000” puestos de trabajo que proporciona el sector de las autoescuelas y por los ciudadanos que necesitan obtener el permiso de conducir “para trabajar, bien para presentarse a una oposición o para el simple hecho de ir al supermercado o llevar a los niños al cole”.

“En otros países de nuestro entorno este problema se ha solucionado. ¿Por qué no se quiere solucionar aquí? Tenemos modelos diversos como el portugués o el alemán. ¿Qué dificultad

habría en adoptar uno de los dos para dar un servicio de calidad al ciudadano y no seguir matando a las escuelas de conductores? Vamos a seguir poniendo el dedo en la llaga cada vez más y más alto. Queremos menos promesas y más realidades”, apuntó.

Por último, Báez comentó que la CNAE hace responsable al Gobierno del “cierre de las autoescuelas afectadas y de la pérdida de los puestos de trabajo que se están produciendo y continuarán produciéndose, y del olvido a la sociedad española, cuyas necesidades no se tienen en cuenta”.

---

## La DGT hará 182.000 exámenes prácticos menos al año, según las autoescuelas

---

[original](#)

### Acceso clientes

Para acceder a algunas de las noticias, debes ser usuario registrado.

Si deseas acceder a las noticias de Servimedia, escribe un correo a la siguiente dirección:  
[suscripciones@servimedia.es](mailto:suscripciones@servimedia.es)



# Pontevedra: la provincia con más puntos conflictivos para el tráfico

Más tramos de concentración de accidentes en vías estatales que Madrid o Barcelona

**MARCOS GAGO**  
PONTEVEDRA / LA VOZ

Una carretera —la N-550—, una autovía —la A-55— y la autopista AP-9 en Vigo suman más tramos de concentración de accidentes (TCA) en carreteras estatales en España que cualquier otra provincia, incluidas las más pobladas como Madrid, Barcelona o Valencia, donde el número de vehículos en carretera es exponencialmente mayor al gallego.

Con un total de 17 puntos identificados en la provincia en base a los informes de la DGT, sin embargo, Pontevedra se sitúa en un índice de mortalidad en accidentes de tráfico de un 0,3 % en el 2017, el último año del que figuran estadísticas oficiales en un reciente informe del Ministerio de Fomento. Esta media es inferior a la del conjunto del Estado —0,3—, por lo que aunque en Pontevedra es más probable que un conductor circule por tramos peligrosos a lo largo de la red estatal, hay otras provincias que acumulan una media mayor.

Sin ir muy lejos, en A Coruña, el índice de mortalidad por accidentes en la red de carreteras estatal es del 0,4 % y eso que en esta provincia solo están identificados dos TCA. En el resto de Galicia, provincias de Lugo y Ourense, Fomento no ha clasificado ninguno de estos tramos en la actualidad. No obstante, los datos provinciales de Pontevedra contrastan con otras como Barcelona y Madrid (ambas con 15 TCA), Alicante (12) y Valencia (8).

Los datos de un reciente informe al Congreso ponen el ojo en la autovía A-55, la que discus-



El municipio de Pontevedra tiene dos de los 17 tramos de concentración de accidentes de la provincia.

re desde Vigo hasta Tui. En este vial de alta capacidad existen hasta diez puntos considerados tramos de concentración de accidentes. Es la carretera del sistema viario de toda España con mayor número de tramos con esta categoría. Y, además, estos puntos conflictivos se distribuyen a lo largo de todo el trazado.

## Cerponzóns y Salcedo

Por su parte, en la provincia, le sigue la N-550, que divide Pontevedra en dos, de norte a sur. En este caso, los lugares donde es recomendable circular con mayor precaución, en la red estatal, se ubican en los municipios de Pontecesures, Pontevedra, Soutomaior y Redondela.

En el concello de Pontevedra, hay dos TCA, localizados en las parroquias de Cerponzóns y Alba, al norte de la ciudad, y en Salcedo y Tomeza, principal acceso a la capital del Lérez por el sur si se utiliza una vía estatal. La autopista reúne también dos lugares donde es mejor extremar la atención por parte de los conductores. Están entre el puente de Rande y el casco urbano de Vigo.

Según Fomento, el ministerio «realiza estudios detallados» de cada TCA en España para «definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura». El objetivo es encauzar «una reducción efectiva de la accidentalidad» en estas carreteras. Su previsión depende siempre de las

«disponibilidades presupuestarias». En el caso pontevedrés, en todos los tramos estatales citados, «ya se han realizado actuaciones para su tratamiento». Consistieron «en actuaciones de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento, mejora superficial del firme y reposiciones e instalación de sistemas de contención», según el informe ministerial. Intervenciones mayores requieren del desarrollo de un proceso administrativo de licitación, y eso lleva más tiempo.

Por su parte, la Administración central también precisó que la Dirección General de Carreteras «procederá a una nueva identificación de TCA» no solo en Pontevedra, sino en toda España.

## A TENER EN CUENTA

19

### TCA en Galicia

Tráfico ha identificado 19 tramos de concentración de accidentes en la red estatal gallega

17

### Pontevedra

La N-550, la AP-9 y la A-55 suman el grueso de los puntos conflictivos en la provincia

6

### Fallecidos (2017)

Víctimas mortales en la red estatal en la provincia, cuatro menos que en el 2016

El 2015 fue el año con más víctimas mortales en las carreteras del Estado

Catorce personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en la red estatal de carreteras en Pontevedra en el 2015. Fue el año más duro desde el 2014, según el informe del Ministerio de Fomento, para la provincia. El 2016 se registraron diez muertos, mientras que en el 2014 y el 2017 fueron seis en cada ejercicio. En total, 36 vidas perdidas en sucesos de tráfico en las carreteras estatales de la provincia. No hay datos para el 2018, ya que no se incluyó este ejercicio en el balance.

Para el período citado, según el Gobierno el riesgo de fallecer como consecuencia de un accidente en la red estatal en Pontevedra se redujo en un -33,3 % en este período, al pasar el índice de mortalidad del 0,3 en el 2014 al 0,2 en el 2017. La provincia gallega con más víctimas mortales, sin embargo, es A Coruña: 42 fallecidos del 2014 al 2017.

# Fomento analiza la red viaria en la provincia y sus “puntos negros”

La relación del ministerio incluye dos tramos en el entorno de la comarca de Pontevedra pero la DGT los eleva a un total de cinco

N. DAVILA ■ Pontevedra

El Ministerio de Fomento tiene previsto analizar toda la red viaria del Estado en la provincia con el fin de elaborar un nuevo mapa de “puntos negros” de tráfico y actualizar un listado actual que incluye 17 tramos de concentración de accidentes. Así se detalla en una respuesta del Gobierno central al grupo parlamentario de Ciudadanos, que se interesó por las medidas ministeriales para reducir la siniestralidad en estos viales.

La revisión de las carreteras del Estado permitirá definir con exactitud aquellos tramos con un elevado número de accidentes, sobre todo mortales, y tratar de unificar unos estudios que son muy variados.

## La N-550 es el vial estatal con mayor siniestralidad en el norte de Pontevedra

Así, en su respuesta, Fomento cita un listado con 17 “puntos negros” en la provincia, diez de ellos en la A-55, la autovía Vigo-Tui, y cinco en la N-550, uno de ellos en Alba y Cerponzóns y el otro entre Salcedo y Vilaboa.

En cambio, la DGT ofrece su propia relación, si bien se remonta al año 2014 e incluye no solo carreteras del estado, sino también de otras administraciones, por lo que eleva la cifra a 32, entre ellas, el kilómetro 110 de la AP-9, en las inmediaciones de Caldas, la N-541, la N-550 e incluso la PO-11 en Pontevedra y la carretera de Vilagarcía.

Por su parte, en su pregunta, el diputado de Ciudadanos Fernando Navarro hace referencia a un informe EuroRAP donde cita la N-541, la N-640 y la N-550 entre Vila-

boa y Redondela aproximadamente.

La respuesta de Fomento recuerda que el Gobierno hace referencia a los denominados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), entre los que figura el recorrido de la N-541 por Mourente y Bora o en la N-550 en Cerponzóns, entre otros puntos de la red provincial, y lo define como aquellos puntos “donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características”.

Todos ellos están señalizados como tales mediante carteles específicos, pero en la relación oficial divulgada ayer no figuran todos los marcados a pie de vial.

Además, ofrece datos de siniestros entre 2014 y 2017 en su red estatal en la provincia. En 2017 aumentó a 481 el número de accidentes con víctimas, frente a los 410 del ejercicio anterior, pero descendió el número de muertos y heridos graves (seis y 39 frente a 10 y 52 de 2016), a cambio de un aumento muy sustancial de los lesionados leves, al pasar de 660 a 807.

Con estos datos, Fomento explica a Ciudadanos que “si se considera la accidentalidad en función de su exposición al riesgo se observa que en el periodo considerado 2014-2017- el riesgo de fallecer como consecuencia de un accidente en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado (RCE) en Pontevedra se redujo un 33,3% al registrar un índice de mortalidad de 0,3 en 2014 y 0,2 en 2017, de tal mane-

ra, que actualmente el riesgo de fallecer como causa de un accidente en las carreteras de la RCE en Pontevedra es un 33,3% inferior al del conjunto de todas las carreteras de estatales y que el conjunto de carreteras del Estado en Galicia, ya que presentan un índice de mortalidad de 0,3 en 2017, respectivamente”.

## Mejora de la seguridad vial

Por otro lado, señala que la Dirección General de Carreteras “tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorando y adaptando continuamente a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la Red viaria Estatal que se gestionan (diferentes a la del resto de administraciones) hacen necesario disponer de unos procesos y metodologías propias.”

Todo ello con el objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos que el Gobierno le asigna anualmente.



Un accidente en la PO-531, en el término de Vilagarcía. // Iñaki Abella

## Actuaciones de mejora en todos los tramos

Fomento asegura que “en la actualidad, en todos los Tramos de Concentración de Accidentes en la provincia de Pontevedra ya se han realizado actuaciones para su tratamiento, consistentes básicamente en actuaciones de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento, mejora superficial del firme y reposiciones e instalación de sistemas de contención”.

Esta es una de las razones de que ahora se analice de nuevo la red para determinar otros posibles “puntos negros”. Además, Fomento “realiza estudios detallados para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, pueden conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en

cuenta las disponibilidades presupuestarias”.

Añade que “de estos estudios detallados de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas actuaciones para su tratamiento”, al margen de operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas”.



## **Fomento analiza la red viaria de la provincia para actualizar la lista de un total de 17 “puntos negros”**

Incluye dos tramos en la comarca, pero la DGT los eleva a cinco

Pág. 3

# Fomento analiza su red viaria en la provincia para actualizar la lista de 17 “puntos negros”

La relación del ministerio incluye dos tramos en la comarca, pero la DGT los eleva a cinco

N. DAVILA ■ Pontevedra

El Ministerio de Fomento tiene previsto analizar toda la red viaria del Estado en la provincia con el fin de elaborar un nuevo mapa de “puntos negros” de tráfico y actualizar un listado actual que incluye 17 tramos de concentración de accidentes. Así se detalla en una respuesta del Gobierno central al grupo parlamentario de Ciudadanos, que se interesó por las medidas ministeriales para reducir la siniestralidad en estos viales.

La revisión de las carreteras del Estado permitirá definir con exactitud aquellos tramos con un elevado número de accidentes, sobre todo mortales, y tratar de unificar otros estudios que son muy variopintos. Así, en su respuesta, Fomento cita un listado con 17 “puntos negros” en la provincia, diez de ellos en la A-55, la autovía Vigo-Tui, y cinco en la N-550, uno de ellos en Alba y Cerponzóns y el otro entre Salcedo y Vila-boa.

En cambio, la DGT ofrece su propia relación, si bien se remonta al año 2014 e incluye no solo carreteras del estado, sino también de otras administraciones, por lo que eleva la cifra a 32, entre ellas, el kilómetro 110 de la AP-9, en las inmediaciones de Caldas, la N-541, la N-550 e incluso la PO-11 en Pontevedra y la carretera de Vilagarcía.

Por su parte, en su pregunta, el diputado de Ciudadanos Fernando Navarro hace referencia a un informe EuroRAP donde cita la N-541, la N-640 y la N-550 entre Vila-boa y Redonde-la aproximadamente.

La respuesta de Fomento recuerda que el Gobierno hace referencia a los denominados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), entre los que figura el recorrido de la N-541 por Mourente y Bora o en la N-550 en Cerponzóns, entre otros puntos de la red provincial, y lo define como aquellos puntos “donde el riesgo de que se produzcan accidentes



Un tramo de concentración de accidentes en la N-550 en Salcedo. // G. Santos

es mayor que en otras secciones de similares características”. Todos ellos están señalizados como tales mediante carteles específicos, pero en la relación oficial divulgada ayer no figuran todos los marcados a pie de vial.

Además, ofrece datos de siniestros entre 2014 y 2017 en su la red estatal en la provincia. En 2017 aumentó a 481 el número de accidentes con víctimas, frente a los 410 del ejercicio anterior, pero descendió el número de muertos y heridos graves (seis y 39 frente a 10 y 52 de 2016), a cambio de un aumento muy sustancial de los lesionados leves, al pasar de 660 a 807.

Con estos datos, Fomento explica a Ciudadanos que “si se considera la accidentalidad en función de su exposición al riesgo se observa que en el periodo considerado 2014-2017- el riesgo de fallecer co-

mo consecuencia de un accidente en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado (RCE) en Pontevedra se redujo un 33,3% al registrar un índice de mortalidad de 0,3 en 2014 y 0,2 en 2017, de tal manera, que actualmente el riesgo de fallecer como causa de un accidente en las carreteras de la RCE en Pontevedra es un -33,3% inferior al del conjunto de todas las carreteras de estatales y que el conjunto de carreteras del Estado en Galicia, ya que presentan un índice de mortalidad de 0,3 en 2017, respectivamente”.

Por otro lado, señala que la Dirección General de Carreteras “tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorando y adaptando continuamente a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la Red viaria Estatal que se gestionan (diferentes a la del resto de administraciones) hacen necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Todo ello con el objeto de orientar su ac-

tividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos que el Gobierno le asigna anualmente.

## Actuaciones de mejora en todos los tramos

Fomento asegura que “en la actualidad, en todos los Tramos de Concentración de Accidentes en la provincia de Pontevedra ya se han realizado actuaciones para su tratamiento, consistentes básicamente en actuaciones de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento, mejora superficial del firme y reposiciones e instalación de sistemas de contención”.

Esta es una de las razones de que ahora se analice de nuevo la red para determinar otros posibles “puntos negros”. Además, Fomento “realiza estudios detallados para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, pueden conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias”.

Añade que “de estos estudios detallados de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas actuaciones para su tratamiento”, al margen de operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas”.

## 12 consejos para evitar accidentes infantiles de tráfico según Todomaternidad

admin • original

/COMUNICAE/

Según la Fundación Mapfre, la principal causa externa de muerte infantil son los accidentes de tráfico. ¿Descuidan los españoles la seguridad de sus bebés en el coche?

Durante el periodo 1990-2015, entre 1 de cada 3 y 1 de cada 2 niños fallecidos en España por causas externas ha sido víctima de un accidente de circulación. Según los datos de DGT (Dirección General de Tráfico), en el año 2017 (último año del que se tiene estadísticas), 156 niños perdieron la vida en España debido a un accidente de tráfico.

Pero, no sólo hay que tener en cuenta el número de niños fallecidos, sino también el número de heridos graves que en España fueron 225 en el 2017. En muchos casos, las secuelas o la discapacidad que sufren estos niños después del accidente les marcan significativamente y a lo largo de toda su vida.

En conclusión, todos los días del año, algo más de 1 niño muere o sufre heridas graves debido a un accidente de tráfico.

Dentro de los accidentes de tráfico con víctimas menores de 15 años, los dos más importantes son los atropellos y los accidentes en turismos y furgonetas.

“Respecto a los atropellos, la mejor forma de evitarlos es, sobre todo, con educación vial. Hay que enseñar a los niños las normas básicas sobre seguridad vial. Por ejemplo, que siempre hay que cruzar la calle por los pasos de cebra, con semáforos en verde para el peatón y en compañía de un adulto” – explican desde [Todomaternidad.eu](http://Todomaternidad.eu)

También es muy importante que los padres tomen una serie de medidas para evitar que sus hijos sean atropellados en su compañía:

Los niños siempre deben jugar en parques, plazas y zonas recreativas habilitadas para ello. Es decir, en lugares cerrados al tráfico.

Nunca hay que usar el móvil cuando se cruza la calle, y menos en compañía de un menor. Su uso reduce la capacidad de atención.

Debe mirarse a izquierda y derecha y otra vez a la izquierda antes de cruzar. Asimismo, hay que mirar en todas direcciones cuando se está cruzando por el paso de cebra.

Siempre hay que ir por la acera, excepto cuando haya que cruzar la calle.

Hay que prestar especial atención a los pasos de peatones que no tengan semáforo. Sólo hay que cruzar cuando el conductor haya parado completamente su vehículo. Además, se recomienda establecer contacto visual con quien lo conduce.

¿Y cómo evitar los accidentes de tráfico cuando van niños en un turismo o furgoneta? En este caso, la responsabilidad total la tiene el adulto. Primero porque es el que conduce y, si siempre es importante respetar las normas de circulación, lo es más aun cuando se viaja con menores.

Entonces, la primera forma de evitarlos es respetado las normas de tráfico: no superar los límites de velocidad, respetar los lugares donde se puede y donde no se puede adelantar, etc.

La otra forma de evitarlos en usando un sistema de retención infantil (SRI) adecuado y asegurarse de que se utiliza siempre, por muy corto que sea el trayecto, y correctamente tanto por parte del adulto como por parte del niño.

Por eso, es importante seguir los siguientes consejos:

Elegir una silla acorde al peso y a la altura del niño y que esté debidamente homologada.

Poner la silla de coche en el asiento trasero, no sólo porque lo obliga la ley hasta que el niño mida 135 cm, sino porque es el sitio más seguro al estar más alejado de cualquier zona de impacto.

No todos los vehículos ni todas las sillas lo admiten, pero la sujeción es más firme y segura con el sistema ISOFIX.

Si es posible, es mejor escoger una silla mirando hacia atrás porque protege, sobre todo, la zona del cuello, columna y cabeza.

Ajustar correctamente el arnés al niño. Un arnés holgado aumenta el movimiento del niño hacia delante en caso de frenazo o choque frontal. Además, podría hacer que el niño se escurriera hacia abajo, haciendo que el arnés se quede demasiado cerca de su cuello. Por último, un arnés demasiado suelto facilita que el niño se suelte y se quede sin protección. Para asegurarse de que el arnés está bien ajustado, lo mejor es introducir los dedos entre el arnés y el cuerpo del niño. Si no se puede introducir más de dos dedos, está bien ajustado.

No utilizar una silla de coche durante más de 6 años ya que, con el tiempo, va perdiendo sus cualidades. Esto es sumamente importante en caso de utilizar sillas usadas o de segunda mano, pero no sólo eso. En este tipo de sillas es importante valorar minuciosamente su estado para descartar cualquier tipo de deterioro, así como conocer su historial, es decir, asegurarse de que no haya sufrido ningún accidente que le haya podido producir daños.

Cuando los niños son más mayores, es importante comprobar que se abrochan los cinturones o el arnés y de que no se los desabrochan durante el trayecto. También es importante vigilar para que no saquen los brazos fuera del arnés ya que esto perjudica seriamente la seguridad del menor, llegando incluso a provocar que el niño se salga de la sillita.

Fuente [Comunicae](#)

## Rivekids: seguridad y espacio, todo en uno

original



El dispositivo Rivemove ideado por la empresa vallisoletana -

La seguridad en carretera es uno de los temas candentes en la sociedad actual, más si cabe cuando se producen desplazamientos masivos en épocas vacacionales. En este sentido, los más pequeños son los que más seguridad tienen que tener, de ahí la existencia de sillas especiales para ellos, aunque quite un asiento en la parte de atrás del coche. A este respecto, la compañía vallisoletana Rivekids, dedicada a la ingeniería pasiva infantil, ponen su granito de arena para alcanzar el objetivo 0 víctimas en carretera realizando «investigación en sistemas de retención infantil en sillitas para desplazar a los niños». Para ello, lo que realizan con las sillitas son «crash test» en diferentes condiciones para mejorar «el rendimiento y el comportamiento» de los sistemas de retención infantil y la seguridad de los más pequeños

De todas esas pruebas, lo que han conseguido producir con los resultados obtenidos es una tecnología muy novedosa denominada Rivemove. Exactamente se trata de un dispositivo independiente al coche y a la propia silla para niños «que es capaz de desplazar el sistema de retención infantil hacia la puerta», algo que permite «ganar» la plaza central trasera y que, si surgiese un impacto del vehículo, el acero se deformaría de manera controlada, con lo que «absorbe la energía» para evitar en la mayor medida posible las lesiones, sobre todo en la cabeza, de los más pequeños.



El director general de Rivekids, José Lagunar, en su sede de Valladolid -



La idea primigenia surge en el año 2010 a partir de un problema personal, en el que el director general de Rivekids, José Lagunar, se dio cuenta de que entre la silla del coche y la puerta del automóvil existían un total de 7 centímetros desperdiciados. Tras cerciorarse de esta «pérdida de espacio», lo que hizo fue modificar su silla, originando el primer «protoproyecto» de Rivemove que se consolidaría finalmente 5 años más tarde, en agosto de 2015. Desde esa fecha, tras una ardua investigación, consiguen lanzar al mercado el producto el 15 de febrero de 2017. «Desde el primer momento quisimos que Rivemove estuviese enfocado al mercado para que la mayoría de las familias pudiesen comprarlo, no solo las que tengan más capacidad económica, y pudieran dar ese plus de seguridad a sus hijos», explica Lagunar, quien afirma que su dispositivo, junto con el isofix de la silla del niño, «absorbe más energía» que la silla por sí misma, lo que le otorga más protección.

### ***Fabricación «en la tierra»***

Mientras que ellos diseñan el dispositivo, son otras firmas las que llevan a cabo la fabricación del mismo, constituyéndolo como un producto «made in Valladolid». En este sentido, Lagunar asegura que «en la tierra» tenemos lo mejor del mundo en cuanto a esta faceta se refiere. Para su construcción trabajan con compañías como 1nyecta Moulded Parts, una empresa joven dedicada a la inyección de plástico y donde también ensamblan Rivemove. Asimismo, trabajan con la empresa Moldeados de Caucho Íscar (MCI) que les ayudan en las tareas de ensamble y les ayuda «un montón» porque tienen un laboratorio de I+D donde realizan ciertos ensayos. Por último, colaboran con Dercons 2.000, otra compañía de la localidad en la que se centran en la parte metálica del dispositivo de Rivekids.

Ahora, de cara al futuro, quieren hacer un sistema de retención infantil «nuestro y desde cero» especialmente diseñado para niños con necesidades especiales, enfocado sobre todo a niños con parálisis cerebral y huesos de cristal. «A través de una petición fuimos conscientes de la problemática de desplazar a niños con necesidades especiales, algo mucho más grave de lo que parece porque se desplazan en coche todos los días», asevera Lagunar. Por esta razón decidieron ayudar al caso específico, por el cual recibieron muchas demandas más, a las que atendieron para ayudar y se pusieron como meta el futuro sistema de retención para estos niños.