

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



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	04/04/2019	Diario de Almería, 31	Seguridad Vial	Escrita
2	04/04/2019	El Economista	Somnolencia al volante: un riesgo que puede ser una imprudencia grave con pena de cárcel	Digital
3	04/04/2019	20 Minutos	Sí, hay modelos de coches que podemos conducir sin tener el carné	Digital
4	04/04/2019	La Razón	De Alarcón a Madrid, nunca en patinete	Digital
5	04/04/2019	La Tribuna de Ciudad Real	Tráfico retira el carné a 5 mayores y pone restricción a 914	Digital
6	04/04/2019	diario-abc.com	La Fundación Línea Directa elige a los finalistas de la V Edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial	Digital
7	03/04/2019	El Economista	Más de 1.000 escolares de Pozuelo de Alarcón aprenden normas básicas de seguridad vial para prevenir accidentes de tráfico	Digital
8	03/04/2019	Las Provincias	Los usuarios de patinetes quieren circular por carretera y a 45 km/h	Digital
9	03/04/2019	Metropoli Abierta	Los patinetes se rebelan y se manifestarán el sábado en Barcelona	Digital
10	03/04/2019	Gente Digital	Pepu Hernández anuncia que incluirá en su programa un nuevo Plan de Seguridad Vial y carriles seorecados para bicis	Digital



1



2



3



4

Concienciados con la Seguridad Vial

● El concurso 'Arranca en verde' de TVE hace escala en la capital, donde graba uno de los programas de la que será su quinta temporada



5



6



7

FOTOGRAFÍAS: RAFAEL GONZÁLEZ

1. El Muelle de Levante fue uno de los escenarios escogidos para la grabación. 2 y 3. El programa cuenta con un amplio equipo de producción. 4. La actriz y humorista Leonor Lavado es la presentadora del programa. 5. Seat 600 en el que llegó uno de los concursantes. 6. Varios cámaras graban diversos planos durante la sesión. 7. La presentadora del concurso, junto a Miguel, uno de los tres concursantes almerienses.

Tito Sánchez Núñez ALMERÍA

Miguel Salas, de 49 años, llega al aparcamiento del Muelle de Levante conduciendo un Seat 600 del año 67. Es solo uno de los once coches clásicos que este profesor de Primaria posee, además de dos camiones, también clásicos, y otros dos coches más para el día a día.

Miguel, en posesión de todos los permisos de conducción, desde moto a autobuses, ambulancia y taxi, es uno de los tres concursantes almerienses, junto a Carlos Montes -profesor y propietario de autoescuela de 43 años, igualmente en posesión de todos los permisos- y Yolanda

Molina -trabajadora social de 23 años-, que participa en el concurso 'Arranca en verde' de Televisión Española. Este miércoles, el programa hizo escala en Almería procedente de Águilas (Murcia) y antes de desplazarse este jueves a Motril (Granada), en una ruta que les está llevando por distintos puntos de la geografía nacional en la grabación de la quinta temporada del programa, que será emitida en el verano -actualmente se está emitiendo la cuarta en Televisión Española-.

Una vez se baja del '600', al participante le espera Leonor Lavado, youtuber, actriz y humorista cordobesa que desde la

pasada se encuentra al frente del concurso, líder en su franja horaria, los domingos a las 9:30 horas.

Leonor le da la bienvenida. Realizan una presentación del concursante. Cortan, el pitido de los montacargas al otro lado del muelle, dentro de la zona portuaria, se mete en la grabación y obliga a ello. Dos, tres pla-

Miguel Salas, Carlos Montes y Yolanda Molina, concursantes en la cita almeriense

nos y salida. El Muelle de Levante fue uno de los lugares escogidos por el equipo de producción del programa, con la Alcazaba de Almería, que también visitaron para la entrada y salida, al fondo. La Catedral de Almería y el Cable Inglés fueron otros puntos de grabación. Por la tarde, la grabación del curso propiamente dicha, desde El Palmeral. "A veces vamos muy lentos y la gente nos pita y tenemos que explicarles que estamos grabando un programa de televisión", explica la presentadora.

'Arranca en verde' es un concurso de La 1 de TVE dedicado a la Seguridad Vial que pasa por distintas ciudades y que se basa

en seis preguntas, ganando 500 euros el concursante que consigue acertar las seis preguntas que se formulan y que tienen distinta dificultad, desde el significado de las señales hasta preguntas más técnicas, por ejemplo, sobre mecánica.

Como novedad esta temporada, 'Arranca en verde' ha incluido las visitas a colegios, para "ir introduciendo a los niños en la Seguridad Vial y haya una mayor conciencia".

El paso del programa por la capital almeriense despertó durante todo el día del miércoles un gran interés entre curiosos que se acercaron a los distintos puntos de grabación.

Somnolencia al volante: un riesgo que puede ser una "imprudencia grave" con pena de cárcel

original



Conducir con sueño puede considerarse imprudencia grave.

1. Juan Ferrari

Es obvio que quedarse dormido al volante es extremadamente grave por el evidente riesgo de un probable accidente. Por este motivo, la Fundación CEA en su estudio *Sueño y fatiga, ¿cuáles son los hábitos de los conductores españoles?* que tiene por objetivo averiguar el conocimiento que tienen los conductores españoles de la importancia del descanso a la hora de ponerse al frente de un vehículo. | [Casi 82.000 condenados por delito contra la seguridad vial](#)

Pero al riesgo evidente para la [seguridad vial](#) derivado de sufrir un accidente de consecuencias graves o muy graves, el conductor que se queda dormido al volante, aunque sea en un microsueño, corre otro riesgo, en esta ocasión jurídico. Fernando González Iturbe, director general de Fundación CEA señala que de "probarse que el conductor se ha quedado dormido al volante, y esto fuese la causa de un accidente con resultado de daños personales, el conductor, puede ser castigado por una imprudencia grave con un máximo de 10 años de retirada del permiso de conducir y 5 de prisión".

Somnolencia: factor de riesgo

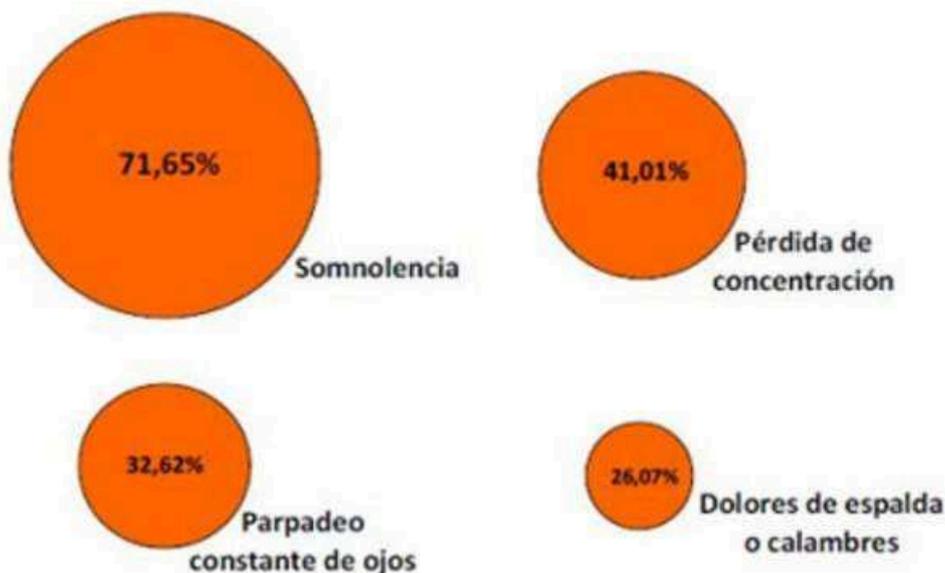


El sueño al volante es una circunstancia que se relaciona con una gran cantidad de accidentes de tráfico: la somnolencia diurna es la primera causa en un 30% de los accidentes, según la [Sociedad Española del Sueño](#), especialmente en el sector profesional. Además de los siniestros en los que el conductor se queda completamente dormido, la propia somnolencia, es decir, tener sueño, afecta gravemente a las capacidades para circular con seguridad.

No obstante, el estudio de la Fundación CEA remarca que no existen datos estadísticos sobre la influencia de algún tipo de trastorno del sueño en la accidentalidad, en gran parte porque identificar el accidente provocado por la fatiga o el sueño es bastante complicado, pero indirectamente sí podemos averiguar la dimensión del problema.

La Dirección General de Tráfico apunta que en segundo lugar, después de la velocidad inadecuada para las condiciones existentes, aparece la conducción distraída o desatenta como factor clave en casi un 20% de los accidentes. Esta falta de concentración tiene una gran relación con la falta de descanso.

Aunque lo realmente grave, es que casi un 60% de conductores ha sufrido de microsueños al volante en alguna ocasión y que más de un 71% ha tenido la sensación de quedarse dormidos al volante, según el estudio de la Fundación CEA.



Cómo combatir la somnolencia

La Fundación CEA recomienda una serie de acciones que se deben contemplar cuando se debe afrontar la conducción, especialmente en viajes largos:

- Guardar unos hábitos de sueño adecuados.
- Descansar media hora cada 200 kilómetros. Sin embargo, cerca del 50% para solamente cuando está cansado e, incluso, un 5% reconoce hacer los viajes de un tirón. El 46% declara parar cada dos horas.
- Si el sueño aparece, parar en un lugar adecuado y dormir 20-30 minutos.
- Si hay síntomas de fatiga, parar 10 minutos y refrescarnos con agua.
- Ventilar el vehículo.
- En los viajes, realizar frecuentes paradas y estirar las piernas.
- No ir excesivamente cómodos en el coche para evitar relajarse.
- No adoptar una postura relajada y sujetar con firmeza el volante.
- Evitar comidas copiosas antes de iniciar un desplazamiento.
- No fumar ni consumir alcohol ni estupefacientes.
- Extremar las precauciones durante la conducción nocturna.
- Ante períodos de gran tensión o tras haber realizado un gran esfuerzo físico, evitar en lo posible las carreteras monótonas que produzcan somnolencia y realizar viajes largos.
- Los estimulantes naturales no van a remediar la falta de sueño. Pueden enmascararlo o producir un peligroso efecto rebote.
- Si se trabaja a turnos, respetar los horarios destinados a dormir. No iniciar un viaje largo sin haber dormido.
- La automedicación (sedante-estimulante) para paliar alteraciones del sueño es peligrosa, porque puede enmascarar el proceso causante y provocar efectos secundarios sobre la capacidad de conducir.
- Si el médico ha recetado un medicamento para el insomnio, debemos seguir las instrucciones respecto a la conducción de vehículos y evitar conducir los primeros días, y en los cambios de tratamiento.

Seguridad en los vehículos

Además, desde la Fundación CEA se ha solicitado a la UE y los fabricantes de coches que incluya de serie en los vehículos sistemas de seguridad que detectan y avisan al conductor de encontrarse en situación de fatiga o somnolencia, pudiendo evitar con ello la pérdida de consciencia del conductor y un accidente de tráfico con consecuencias fatales. Muchos modelos ya traen sistemas de alerta.

Con el paso de los años y los avances en tecnología, cada vez más los coches están dotados de una serie de dispositivos que velan por la seguridad como el ABS, el Airbag, el ESP, etc. También han ido surgiendo las tecnologías que protejan al conductor de la fatiga o el sueño.

Por un lado, sistemas que, en caso de despiste o distracción del conductor, pueden entrar en acción de forma automática para evitar un accidente o reducir sus consecuencias. En este grupo encontramos los asistentes de mantenimiento en carril, que pueden hacer girar la dirección del coche, ayudando, hasta cierto punto, a que no nos salgamos del carril de circulación, y los sistemas de frenado automático, que pueden frenar el coche por sí mismos

para evitar una colisión, o minimizar sus consecuencias, en caso de detectarse que el conductor no está frenando a tiempo.

Por otro lado, entre los dispositivos para el coche encargados de proteger la seguridad, existen otros sistemas electrónicos de naturaleza preventiva que sirven para monitorizar al conductor y controlar en qué estado está conduciendo. Así, estos sistemas son capaces de reconocer si el conductor está cansado o fatigado, o si se está durmiendo al volante. Es más, los sistemas más avanzados incluso pueden reconocer si el conductor está distraído y mirando a otra parte.

Sensores en el volante: instalados en el volante del coche, aprenden sobre el manejo del volante por parte del conductor usual en condiciones normales, y así detectar cuando no lo hace de igual forma, en cuyo caso entenderán que el conductor está distraído, fatigado o somnoliento.



Cámaras de reconocimiento facial. El funcionamiento de este tipo de dispositivos para el coche se fundamenta en el uso de una cámara, que se coloca sobre el volante, y un sistema de reconocimiento facial. Gracias a la combinación de estos elementos, la electrónica del vehículo puede conocer con precisión si sufrimos cansancio, fatiga, sueño o incluso falta de concentración, y tomar medidas al respecto para evitar un posible accidente.

La cámara enfoca a la cara del conductor y supervisa los ojos de éste para comprobar si el parpadeo es normal o si indica sueño. Asimismo, la cámara es también capaz de ver si el conductor mira al frente o si desvía la mirada fuera de la carretera, retirando su atención de la circulación.

Factores negativos



El sueño es una actividad en la que los seres humanos emplean una tercera parte de su vida, y que resulta imprescindible para un correcto funcionamiento psicofisiológico. No dormir durante periodos largos puede llegar a producir graves trastornos de tipo físico.

Mientras dormimos, el organismo aprovecha para recuperarse del desgaste diario, para regenerarse y para que descansen los centros nerviosos y los tejidos musculares. Es por ello que cuando no se duerme nada o no se duerme lo suficiente, el organismo reacciona con una serie de desajustes altamente peligrosos para la salud en general y especialmente para la conducción. Sin embargo, y pese a esto, son miles los conductores que circulan diariamente por las carreteras sin haber tenido el descanso adecuado y necesario para el correcto manejo de un vehículo.

La somnolencia es la probabilidad que tiene una persona de quedarse dormida en un momento determinado y viene dada principalmente por cuatro factores:

El momento del día: La madrugada (entre las 3 y las 5) y las primeras horas de la tarde (entre las 2 y las 4) son los momentos en los que el sueño aparece con más facilidad. Independientemente de cuanto se haya dormido, durante estas horas siempre se tiene un poco más de sueño. Por ello es necesario tratar de evitar conducir durante estos periodos o, al menos, extremar la precaución.

La estimulación ambiental y el nivel de actividad del conductor: Los entornos viales monótonos favorecen la somnolencia y los entornos ricos en estimulación ambiental (así como mantener un nivel de actividad elevado) ayudan a mantenerse despierto. Por ello, encender la radio o mantener una conversación con el acompañante puede ser de gran ayuda en ciertas ocasiones.



Las diferencias individuales de los conductores: Unas personas son matutinas y se sienten más despejadas por la mañana; otras son vespertinas, y sus horas de máximo rendimiento son por la tarde. Es necesario que el conductor sepa cuáles son las horas de su máximo rendimiento.

Las horas de vigilia continuada: Cuanto más tiempo se esté despierto, más difícil será resistirse al sueño. Además si el descanso nocturno no ha sido totalmente reparador, la recuperación de horas de sueño no habrá sido completa. En estos casos la conducción puede ser peligrosa.

Las personas que cambian con frecuencia las horas dedicadas al sueño suelen pasar por periodos de fuerte somnolencia mientras están despiertos. Esto es habitual, por ejemplo, en los trabajadores con turnos de trabajo. Alterar el llamado ciclo sueño-vigilia sin precauciones puede tener consecuencias para la seguridad en el tráfico, por lo que las personas que se ven obligadas a hacer esto deben extremar las precauciones.

Sin embargo, la buena noticia es que según los expertos médicos de la Fundación CEA, el cambio de hora que se ha producido recientemente no tiene efectos nocivos para la conducción.

Medicación

Otro factor a tener en cuenta para evitar la somnolencia, que pone de manifiesto la Fundación CEA, es el desconocimiento por parte de muchos conductores de la existe de la somnolencia producida por la ingesta de medicamentos.

El director de la Fundación CEA recuerda que tanto los trastornos del sueño como los tratamientos farmacológicos pueden ayudar a tener o incrementar la sensación de fatiga, a producir situaciones de somnolencia o incluso dormirse al volante. Por este motivo, es importante que los médicos tengan bien informados a sus pacientes que se puedan encontrar, por tratamiento o enfermedad, expuestos a estos casos de especial gravedad.

Trastornos del sueño

Existen varios trastornos del sueño que alteran el ciclo sueño-vigilia y que tienen efectos nocivos para la salud y aumentan los riesgos de la conducción. La DGT señala los siguientes:

Insomnio: dificultad frecuente para iniciar o mantener el sueño. Genera fatiga, irritabilidad, problemas de concentración y somnolencia.

Hipersomnia: somnolencia excesiva con episodios prolongados de sueño nocturno y facilidad para dormirse durante el día. Genera somnolencia persistente, ataques de sueño, problemas de concentración, bajo nivel de alerta y conducción automática.

Narcolepsia: aparición de ataques súbitos e irresistibles de sueño durante el día. Posibilidad de sufrir un ataque en cualquier momento, sin posibilidad de evitarlo.

Trastornos respiratorios: insomnio o somnolencia derivados de una patología respiratoria o alteración en la ventilación. Provoca somnolencia persistente, fatiga, irritabilidad, problemas de concentración.

Trastornos del ritmo circadiano: patrón del sueño desestructurado debido a una mala sincronización del sueño-vigilia. Produce somnolencia persistente, fatiga, irritabilidad, problemas de concentración.

Parasomnias: fenómenos que pueden irrumpir durante el sueño como pesadillas, terrores nocturnos, sonambulismo. Generan somnolencia persistente, fatiga, irritabilidad y problemas de concentración

Sí, hay modelos de coches que podemos conducir sin tener el carné

original



Al recibir el carné de conducir el conductor obtiene ocho puntos, que pueden aumentar o disminuir dependiendo de las infracciones cometidas.

Pixabay

Cada vez es más común ver por las ciudades minicoches circulando y, no es de extrañar, pues, además de su cómodo tamaño urbano (que [hace que aparcar sea una tarea fácil](#)), estos vehículos **no requieren haber aprobado el carné de conducir convencional**, el permiso B, para poder utilizarlos. No obstante, existe mucho desconocimiento alrededor de su uso, pues no todo el mundo puede disfrutar de uno ni circular por donde le apetezca: existe una serie de requisitos que conviene conocer antes de lanzarse y comprar uno.

Para empezar, **estos vehículos están tipificados como cuadríciclos ligeros**, lo que significa que no pueden superar velocidades mayores de 45 km/h, tener una cilindrada mayor de 50cc., son de un tamaño reducido, y las matrículas no se parecen a las de los coches convencionales; por eso, pueden conducirse sin permiso de conducir B y la edad mínima para llevarlo son los 15 años. Eso sí, deben pasar por una [inspección técnica periódica igual que la ITV](#) de los coches cada dos años.

Otros requisitos de los cuadríciclos que hay que saber

- **No se pueden conducir por todas las vías.** Si bien es cierto que estos coches pueden circular por vías urbanas y por las carreteras convencionales, no pueden salir a las autovías ni a las autopistas, ya que al ser su velocidad máxima de 45 km/h, podría poner en peligro al resto de usuarios y provocar accidentes.
- **Sin carné B, pero sí el AM.** Aunque el permiso de conducir convencional no es obligatorio para circular con estos modelos, sí es necesario aprobar el AM de la DGT, un examen teórico y práctico homologado en el que el futuro conductor debe demostrar que tiene conocimientos de seguridad y circulación vial, así como su destreza al volante. Cabe destacar que existen dos modalidades de este permiso, uno con restricciones, que solo permite llevar microcoches, y otro sin ellas, para poder conducir, también, vehículos de dos ruedas.
- **Más de quince años.** Para poder sacar se el carné AM que permite conducir un cuadríciclo es necesario haber cumplido esta edad, tres años inferior a la del permiso B, lo que supone una ventaja para los jóvenes que necesitan un medio de transporte con el que funcionar en su día a día.

De Alcorcón a Madrid, nunca en patinete

Belén V. Conquero • original



El patinete sólo para el casco urbano / Foto: Cipriano Pastrano

Este sábado, los dueños de patinetes se van a movilizar en varios puntos de España en contra del Real Decreto de Medidas Urbanas de Tráfico que la Dirección General de Tráfico (DGT) querría aprobar antes de finalizar la legislatura. “Hemos presentado una serie de alegaciones al borrador que ha hecho público la DGT y nos hemos reunido posteriormente con ellos, pero no quieren incorporar ninguna de nuestras peticiones”, explica a LA RAZÓN, Antonio Gómez, portavoz de la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (Auvmp). “Han elaborado la normativa sin contar con los usuarios y partiendo de una visión errónea acerca de nuestros vehículos, lo que evita que estos vehículos se conviertan en una alternativa sostenible”, añade.

Los usuarios de estos vehículos están de acuerdo con algunos de los puntos del futuro decreto, como la limitación a 30 km/h en las vías urbanas de un carril por sentido para mejorar la seguridad vial. Aunque a esta decisión añaden un detalle: **“Se debería reducir también en los carriles más próximos a las aceras en las grandes calles y avenidas”**, sostiene el portavoz.

Con lo que están completamente en desacuerdo es con las zonas por las que no se les permite circular. **Al contrario que las bicis, no podrán circular por vías interurbanas**, “lo que nos reduce sólo al casco de las ciudades”, explica el portavoz. De este modo, por ejemplo, en la Comunidad de Madrid, “no podrían ir desde Alcorcón a la capital en patinete eléctrico, mientras que en bicicleta sí”. **Tanto peatones como ciclistas pueden utilizar los arcenes de las carreteras.**

A esto se suma que el borrador propone **prohibir la circulación de todos aquellos modelos que superen los 25 km/h., “pese a que se venden legalmente en toda Europa”**, argumentan desde la asociación. Lo que marca el borrador es que deberán contar con un certificado, al igual que las bicis eléctricas, para poder circular, con lo que “muchos de los modelos que están en circulación actualmente no podrán hacerlo si se aprueba porque la mayoría vienen de Europa y en estos países no se exigen certificados”.

Tráfico retira el carné a 5 mayores y pone restricción a 914

original



Tráfico retira el carné a 5 mayores y pone restricción a 914 - Foto: Reyes Martínez

La pérdida de agudeza visual o auditiva se sitúan entre los principales factores en la merma de capacidades de los conductores senior que cuentan con restricciones

La Dirección General de Tráfico (DGT) 'echó el freno' el año pasado a cinco conductores mayores de 65 años que deseaban renovar su permiso de conducir, pero que no fueron considerados aptos para desempeñar estas destrezas. De este modo, Tráfico puso fin a su trayectoria al volante y les denegó el permiso al entender que no pueden seguir conduciendo por tener mermadas sus capacidades como automovilistas. El objetivo es evitar que pongan en riesgo su propia seguridad y la del resto de usuarios de la vía.

Para estos casos, la Jefatura Provincial de Tráfico les abre un expediente de retirada del permiso debido al empeoramiento de sus aptitudes psicofísicas y concluye con el dictamen de pérdida de vigencia del carné. En concreto, en la última década, han sido un total de 28 mayores de 65 años de edad los que se han visto sometidos a este proceso, cinco de ellos en el pasado ejercicio 2018. De este modo, Ciudad Real se situó a la cabeza de la región en retirada de carnés de conducir a mayores, ya que en Albacete, Cuenca y Guadalajara sólo se hizo efectivos en un caso, respectivamente, y en la de Toledo en dos.

No obstante, a ellos habría que sumar un número indeterminado de conductores mayores que, voluntariamente, optan por no renovar el carné, poniendo fin así a su permiso de circulación. En estos casos, son conocedores de sus limitaciones y de las consecuencias que pueden ocasionar al volante y de ahí que decidan 'dejar en punto muerto' definitivamente su permiso de conducción.

Sin embargo, mientras que el número de expedientes de retirada del carné de conducir es reducido, con tan sólo los cinco expedientes mencionados en el último año en la provincia, Tráfico impuso limitaciones a muchos más, en concreto a 914 mayores de 65 años, según los datos facilitados a este diario por el Portal de Transparencia del Gobierno de España.

En este sentido, se tiene en cuenta que las capacidades psicofísicas se ven mermadas con la edad, pero que no en todos los casos les incapacitan para seguir siendo automovilistas. La pérdida de la capacidad visual o auditiva están detrás de gran parte de las restricciones que se imponen a la hora de ponerse al volante, pero también se tiene en cuenta que con la edad el procesamiento de la información puede verse reducido en algunos mayores. Además, fármacos como diuréticos, analgésicos, antihipertensivos o calmantes para hacer frente a enfermedades crónicas también pueden afectar a las destrezas de los automovilistas, ya que en muchos casos disminuyen la concentración y aumentan el tiempo de reacción.

Teniendo en cuenta estos aspectos, Tráfico impuso el año pasado limitaciones a la hora de conducir a más de 900 de mayores de 65 años de la provincia de Ciudad Real y, entre esas restricciones destaca la obligación de conducir sólo en la franja diurna, prohibiendo así que se pongan el volante durante la noche. También está el establecimiento de un radio de circulación para un determinado número de kilómetros, por ejemplo, desde su domicilio hasta determinados puntos, lo cual es habitual entre los 'veteranos' que viven en el medio rural, así como el establecimiento de la prohibición de conducir en autopistas o autovías, entre otras que suele aplicar Tráfico.

Sin embargo, la radiografía que ofrecen los datos muestra un descenso significativo del número de conductores mayores de 65 años que tienen limitaciones para conducir. En concreto, su número ha descendido en casi un 40 por ciento, puesto que durante el ejercicio anterior, en 2017, se situaron en los 1.477. Por provincias, Ciudad Real figura como la tercera de la región con mayor número de conductores senior con limitaciones para conducir, ya que lidera esta lista la provincia de Toledo, con hasta 1.650 y Albacete con 1.052. A mayor distancia se sitúan las provincia de Cuenca, 264, y Guadalajara, con 373.

La Fundación Línea Directa elige a los finalistas de la V Edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial

Comunicacae • [original](#)

Ya se conocen las cinco iniciativas finalistas de la V edición del “**Premio Emprendedores y Seguridad Vial**” de la **Fundación Línea Directa**, elegidas entre los 68 proyectos inscritos en esta convocatoria.

Con este premio, la Fundación Línea Directa reconoce las iniciativas privadas ideadas para **reducir o evitar los accidentes de tráfico y la mortalidad en carretera**, así como para mejorar el tratamiento inmediato a las víctimas tras un siniestro de tráfico. Una iniciativa única en España para la aceleración de proyectos emprendedores focalizados en la seguridad vial.

Entre las startups presentadas a esta V edición han destacado proyectos enfocados en I+D en infraestructuras, vehículo y producto, Apps o formación, entre otros, que desde diferentes perspectivas contribuyen a fomentar la seguridad vial. Un Comité Técnico formado por la Fundación para la Iovación Bankinter, PONS Seguridad Vial, IESE Business School, Línea Directa Aseguradora y la Fundación Línea Directa ha elegido a los cinco finalistas, que son los siguientes:

Auto Drive Solutions: sistema de guiado y posicionamiento para vehículos. La tecnología empleada, Radar Positioning System (RPS), despliega a lo largo de la trayectoria por la que circula el vehículo gotas de pintura tridimensionales que codifican la información, mientras que un sensor radar lee estas marcas viales. Así, el vehículo obtiene su posición y su orientación.

Rescue On Time: aplicación para la coordinación y gestión de emergencias. Entre otras funcionalidades, el sistema, desarrollado por Nubba Informática, geolocaliza en tiempo real los efectivos desplegados, calcula el tiempo de respuesta, envía estatus y partes de traslado y facilita la interacción entre diferentes agrupaciones.

Drivvisor: App móvil, desarrollada por Smart Automotive Solutions, que combina las últimas tecnologías. Se basa en la inteligencia artificial para monitorizar y avisar en tiempo real al conductor de aspectos tales como el estrés, la fatiga o la distracción al volante. Su objetivo principal es sensibilizar y promover buenas prácticas de conducción.

Structural Deformity Index System (SDIS): solución dirigida a predecir la gravedad de las lesiones de ocupantes de vehículos que han sufrido una colisión de tráfico por alcance, a través de la aproximación del intercambio de energía cinética. Permite reducir los tiempos de respuesta y mejorar la calidad de la asistencia en las colisiones de tráfico.

Textia Iovative Solutions: Sistema de Retención Infantil (SRI), fabricado con la tecnología iovadora (Varstiff). Es un SRI efectivo para todas las etapas del menor, fácilmente plegable y portátil. Su introducción en sectores actualmente no atendidos, como el de los taxis o el alquiler de automóviles, mejorará la seguridad de los más pequeños.

Ahora, los finalistas tendrán que enfrentarse a un prestigioso jurado formado por personalidades del ecosistema emprendedor, la administración y la empresa, en un formato *elevator pitch* del que saldrá el ganador de esta edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial.

El ganador recibirá una aportación de **20.000 euros** (que a diferencia de ediciones anteriores es sin arrastre ni coinversión), **formación, mentoring y acceso a rondas de financiación**. Además, como novedad de esta edición, tanto el ganador como el proyecto que el jurado resalte por su carácter iovador tendrán acceso a participar el próximo octubre en **South Summit-Spain Startup**, plataforma global de iovación para la generación de valor, oportunidad y negocio del ecosistema emprendedor.

Más de 1.000 escolares de Pozuelo de Alarcón aprenden normas básicas de seguridad vial para prevenir accidentes de tráfico

original



1. Ecoaula.es

Madrid

2/04/2019 - 12:48

Fundación MAPFRE, en colaboración con el Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón, ha puesto en marcha la Caravana de Seguridad Vial, una actividad educativa gratuita en la que los más pequeños aprenderán a comportarse de forma responsable y segura como peatones, como viajeros y como conductores de bicicletas.

Durante la actividad, expertos en la materia transmiten a niños de entre 8 y 12 años la importancia de usar los sistemas de retención infantil, abrocharse correctamente el cinturón, utilizar el casco ciclista y establecer contacto visual con los conductores al cruzar la vía como peatones, comportamientos clave para adaptarse a los nuevos modelos de movilidad, especialmente en el ámbito urbano, y no sufrir un siniestro de tráfico.

Además, los escolares participantes aprenderán la importancia del respeto a los demás, la prudencia, el diálogo y la empatía, valores fundamentales que contribuyen a evitar los siniestros de tráfico y sus secuelas.

Los medios de movilidad urbana, ya sean los clásicos como los más modernos, serán tratados por los monitores con el fin de formar e informar a los escolares sobre los riesgos que conlleva el uso inadecuado de los mismos o, por ejemplo, los derivados de conductas arriesgadas como peatón o pasajero.

RINCÓN DE LA PREVENCIÓN:

Además, la actividad cuenta con el Rincón de Prevención, un espacio que permitirá a los escolares identificar situaciones de riesgo en el hogar, el colegio y otros entornos públicos y aprender por qué se produce el fuego y qué hacer en caso de incendio.

HORARIO:

La Caravana de Educación Vial de Fundación MAPFRE, que está instalada en la zona de estacionamiento del Parque Fuente de la Salud, permanecerá abierta al público hasta el

próximo 5 de abril en horario de 9:30 a 14:00 horas (para los centros escolares) y de 16:00 a 18:30 horas (para el resto del público).

La Caravana de Educación Vial está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, concretamente, con el 3.6, que plantea reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo antes de 2020, y con el objetivo 11.2, que quiere facilitar, antes de 2030, el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles a todos los ciudadanos, así como mejorar la seguridad vial.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, en 2018, se produjeron 1,35 millones de muertes por siniestros viales, que son la primera causa de fallecimiento en niños de 5 a 14 y adultos de 15 a 29 años.

Los usuarios de patinetes eléctricos quieren poder circular por carretera y hasta a 45 km/h

original



00:12

Esta mujer fue cazada circulando en patinete y con auriculares por una autovía en Valencia. / GC

Según el borrador del **Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación**, Tráfico pretende establecer tres límites de velocidad en vías urbanas: de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera; de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación; y de **50 km/h** en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

No obstante, las asociaciones de **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** abogan por una limitación de 30 km/h en aquellos carriles más próximos a las aceras cuando se trate de vías de dos o más carriles por sentido de circulación, según las alegaciones al Real Decreto propuestas por un total de 11 asociaciones.

Otra de las medidas propuestas por la DGT es la prohibición de que estos VMP circulen por las vías interurbanas. Por el contrario, las asociaciones **piden poder circular por las carreteras**, pues consideran que la prohibición es una medida «desproporcionada» y supone una «clara discriminación» frente al resto de vehículos con características similares.

Además, consideran que limitar su uso a las ciudades supondrá «un gran obstáculo para su adopción» y defienden que son «una **excelente solución de movilidad sostenible y ecológica**», así como el escaso daño que hacen en caso de accidente por su «extrema ligereza».

Por ello, las asociaciones exigen poder **circular por los arcenes** si estos fueran «transitables» y que los usuarios mayores de 14 años puedan utilizar la «parte imprescindible» de la calzada de una carretera cuando el vehículo pueda circular a una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía. Es decir, si el límite de velocidad es de **90 km/h** (carreteras convencionales), **se podrá circular si el VMP alcanza una velocidad de 45 km/h o más**.

También quieren que en vías urbanas se permita circular a los VMP y a los ciclos por el centro del carril, **preferentemente por el carril situado más a la derecha**, si bien proponen la utilización del resto de carriles «para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico».

El Real Decreto del Gobierno también propone una definición para los VMP, estableciendo una **velocidad máxima de 25 km/h**, algo en lo que tampoco están de acuerdo las asociaciones,

al considerar que con esta medida muchos modelos quedarían excluidos de esta definición, quedándose en un «limbo legal». Por ello, **piden que la velocidad máxima se establezca entre los 15 y 45 km/h.**

La DGT trabaja en estas medidas a petición de los ayuntamientos, que demandan a Tráfico **cambios en la normativa** general en el ámbito urbano que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad. El Real Decreto pretende entrar en vigor en junio de 2019.

Manifestaciones este sábado

Asociaciones que agrupan a usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que se encuentran los patinetes eléctricos, han convocado para este **sábado 6 de abril** una manifestación en cuatro ciudades españolas para exigir un reglamento «justo» sobre estos vehículos a la Dirección General de Tráfico (DGT).

Bajo el lema '**Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo**', las concentraciones tendrán lugar a las 12.00 horas en Madrid (Plaza de Colón), Barcelona (Parc de Cervantes), Granada (Fuente de las Granadas) y León (Plaza de San Marcelo).

La manifestación ha sido **convocada a través de las redes sociales** por la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUMVP), la Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (AUMP), la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (AMPEG) y la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de León (AUVMPLeón).

Las entidades convocantes piden un **reglamento «justo» a la DGT**, de manera que estén regulados estos vehículos de manera estatal, algo que Tráfico se propuso aprobar para el 1 de junio.

Los patinetes se rebelan y se manifestarán el sábado en Barcelona

original



Un usuario de un patinete circulando por un carril bici de Barcelona / HUGO FERNÁNDEZ

Asociaciones de usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que se encuentran los **patinetes eléctricos**, han convocado para este sábado una manifestación en cuatro ciudades españolas para exigir un **reglamento justo** sobre estos vehículos a la Dirección General de Tráfico (DGT).

Bajo el lema *Porque somos más eficientes; porque no generamos emisiones; porque conducimos un vehículo*, las concentraciones tendrán lugar a las 12.00 horas en Barcelona (Parc de Cervantes), Madrid (Plaza de Colón), Granada (Fuente de las Granadas) y León (Plaza de San Marcelo).

REGULACIÓN ESTATAL

La manifestación ha sido convocada a través de las redes sociales por la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUMVP), la Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (AUMP), la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (AMPEG) y la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de León (AUVMPLeón). Todas estas entidades exigen un reglamento "justo" a la DGT, de manera que exista una **regulación estatal** para todos estos vehículos, algo que Tráfico se propuso aprobar para el 1 de junio. Y ello pese a que ciudades como Barcelona ya tienen su propia regulación, pionera en esta materia.

Según el borrador del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, Tráfico pretende establecer tres límites de velocidad en vías urbanas: de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera; de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación; y de **50 km/h en vías de dos o más carriles** por sentido de circulación.

CIRCULAR POR CARRETERA

No obstante, las asociaciones de VMP abogan por una limitación de 30 km/h en aquellos carriles más próximos a las aceras cuando se trate de vías de dos o más carriles por sentido de circulación, según las alegaciones al Real Decreto propuestas por un total de 11 asociaciones.

Otra de las medidas propuestas por la DGT es la prohibición de que estos vehículos circulen por las vías interurbanas. Por el contrario, las asociaciones **piden que se pueda circular por carreteras**, pues consideran que la prohibición es una medida "desproporcionada" y supone una "clara discriminación" frente al resto de vehículos con características similares.

Además, consideran que limitar su uso a las ciudades supondrá "un gran obstáculo para su adopción" y defienden que son "una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica", así como el escaso daño que hacen en caso de accidente por su "extrema ligereza".

Por ello, las asociaciones exigen circular por los **arcenes** si estos fueran "transitables". Asimismo, también piden que los usuarios mayores de 14 años puedan utilizar la "parte imprescindible" de la calzada de una carretera cuando el vehículo pueda circular a una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía. Es decir, si el límite de velocidad es de 90 km/h (carreteras convencionales), se podrá circular si el VMP alcanza una velocidad de 45 km/h o más.

PETICIÓN AYUNTAMIENTOS

También quieren que en vías urbanas se permita circular por el **centro del carril**, preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien proponen la utilización del resto de carriles "para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico".

El borrador del Real Decreto del Gobierno también propone una definición para los VMP. Establece una velocidad máxima de 25 km/h, algo en lo que tampoco están de acuerdo las asociaciones, al considerar que con esta medida muchos modelos quedarían excluidos de esta definición, quedándose en un "**limbo legal**". Por ello, piden que la velocidad máxima se establezca entre los 15 y 45 km/h.

La DGT trabaja en estas medidas a **petición de los ayuntamientos**, que demandan a Tráfico cambios en la normativa general en el ámbito urbano que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad. El Real Decreto pretende entrar en vigor en junio de 2019.

Pepu Hernández anuncia que incluirá en su programa un nuevo Plan de Seguridad Vial y carriles segregados para bicis

original

MADRID, 3 (EUROPA PRESS)

El candidato del PSOE a la Alcaldía de Madrid, Pepu Hernández, ha anunciado este miércoles que incluirá en su programa un nuevo Plan de Seguridad Vial coordinado con Policía Municipal y que unificará las competencias de movilidad en un único área, que ahora se encuentran divididas entre Medio Ambiente y Urbanismo.

Pepu Hernández ha realizado estas declaraciones tras un encuentro con la Fundación Pons sobre seguridad vial; en el que ha estado acompañado de los concejales socialistas Mercedes González y Ramón Silva.

El candidato ha añadido que también habrá un Plan específico para la bicicleta, donde se propondrá que "haya carriles segregados para bicis en los principales ejes urbanos", ha informado el equipo de Pepu Hernández en un comunicado.

Respecto a las motos, el candidato ha propuesto medidas para evitar accidentes y darles "espacio, de modo que las aceras queden despejadas".

Por último, ha subrayado que "es necesario pacificar el tráfico, conciliar la movilidad eficiente con una movilidad más limpia, educar y concienciar a conductores, viandantes, ciclistas y motoristas y dotar a los peatones de espacios seguros".