

• Revista de Prensa •  
Del 14/02/2019 al 15/02/2019



## ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
<b>NOTICIAS DE CNAE</b>				
1	15/02/2019	ABC Andalucía, 42	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
2	15/02/2019	ABC Barcelona, 46	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
3	15/02/2019	ABC Castilla y León, 42	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
4	15/02/2019	ABC Córdoba, 56	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
5	15/02/2019	ABC Galicia, 42	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
6	15/02/2019	ABC Madrid, 44	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
7	15/02/2019	ABC, 44	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
8	15/02/2019	ABC Norte, 46	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
9	15/02/2019	ABC Primera, 44	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
10	15/02/2019	ABC Toledo, 42	La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»	Escrita
11	15/02/2019	ABC	El presidente de la patronal de las autoescuelas se defiende	Digital
12	15/02/2019	Diario de León	La DGT recurre el auto que anula la concesión para la recuperación de puntos del carné	Digital
13	14/02/2019	Autofacil.es	La DGT recurre la sentencia de la Audiencia Nacional sobre los cursos de recuperación de puntos.	Digital
14	14/02/2019	Diario Qué	La DGT lleva al Tribunal Supremo los cursos de recuperación de puntos	Digital

### SECTOR

15	15/02/2019	Expansión, 32	El adelanto electoral deja en el aire la nueva Ley de Tráfico	Escrita
16	15/02/2019	Segre Castellano Lleida, 8	El alcalde anuncia que los patinetes podrán ir por calles de un carril que conecten barrios	Escrita
17	15/02/2019	Diario de Sevilla, 82	La DGT habrá regulado los patinetes en las ciudades para verano	Escrita
18	15/02/2019	El Norte de Castilla Segovia, 1	La cifra de conductores con más de 65 años se duplica en Segovia desde 2010	Escrita
19	15/02/2019	El Norte de Castilla Segovia, 2-3	El envejecimiento llega al volante: más de 13.000 conductores superan los 65 años	Escrita
20	14/02/2019	Heraldo.es	"En el 52% de los accidentes laborales mortales interviene la seguridad vial"	Digital
21	14/02/2019	El Norte de Castilla	Ocho de cada diez conductores no saben poner las cadenas para la nieve	Digital

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CNAE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CANE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada –co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CNAE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CANE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CNAE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

pensables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CNAE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.



Publicación	ABC	Fecha	15/02/2019
Soporte	Prensa Escrita	País	España
Circulación	121 283	Página	44
Difusión	83 609	Tamaño	149,07 cm <sup>2</sup> (23,9%)
Audiencia	437 000	V.Publicitario	9127 EUR (10 337 USD)

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CNAE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

«elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y oferta-

dos en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada –co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CANE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada -co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CANE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número míni-

mo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron «elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad

del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y oferta-

dos en régimen de concesión. «No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.

## El presidente de CNAE recurre ante el Supremo

### La patronal de las autoescuelas: «Jamás hemos tenido un monopolio»

ABC MADRID

El presidente de la Confederación Nacional de las Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, quiere aclarar en ABC algunos puntos relativos al fallo de la Audiencia Nacional del pasado 24 de enero, que adelantó este periódico y, según el cual, se anula la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos. Báez anuncia que, al igual que la Dirección General de Tráfico, recurrirán el fallo ante el Tribunal Supremo.

«Nadie nos ha regalado nada –co-

mienza Báez-. CNAE ha ganado los concursos ganados por la diversas administrativas y las bases de estos concursos han sido diseñadas por las autoridades», por lo que «responsabiliza» a la DGT y los servicios de tráfico de País Vasco y Cataluña. Y matiza: «La Audiencia no ha fallado en contra de la concesión a CANE, sino contra el sistema de la concesión. Y este fallo no acaba con el monopolio de CNAE, porque CNAE jamás ha tenido ningún monopolio». Báez responde directamente a Miguel Aldana, uno de los res-

ponsables de la asociación de autoescuelas Audica a la que da la razón la Audiencia Nacional.

Para el presidente de CNAE, los concursos públicos hay que ganarlos y, en este caso particular, «era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros». Como el resto de candidaturas, se las vio y deseó para «cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos», alega. En la segunda convocatoria, la DGT continuó con el concurso, mientras las autoridades de País Vasco y Cataluña decidieron

«elegir los centros», afirma. Según el presidente, «esa es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España» para «ahorrarse multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza».

Báez elude la acusación de «que CNAE beneficia a unos pocos centros». «Un comité de expertos seleccionó los 360 más idóneos en cada uno de los lotes del concurso. Fue una operación compleja y hubo que liar muy fino».

También rechaza la rentabilidad del negocio, porque «hay que descontar muchos gastos, como el mantenimiento de los centros». «De negocio fabuloso, nada de nada», despeja. Báez compara este «servicio público» con el de la limpieza de las ciudades, ambos necesarios y ofertados en régimen de concesión.

«No hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado, con rigor y control, hasta ahora», zanja.



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

## El presidente de la patronal de las autoescuelas se defiende: «CNAE jamás ha tenido ningún monopolio»

original



El tinerfeño José Miguel Báez - ABC

El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, **José Miguel Báez**, aclara en [ABC](#) diversos aspectos relativos al reciente [fallo de la Audiencia Nacional](#), [hecho público el pasado 24 de enero](#), en contra de la concesión administrativa para el programa reeducador del permiso por puntos.

La Audiencia dice que hay que anular el sistema que ha habido hasta ahora. Y es CNAE (en UTE con otras entidades) la que gestiona los cursos en toda España.

Pero **nadie nos ha regalado nada**. Hemos ganado los concursos convocados por las diversas administraciones (salvo el primero en Cataluña, que lo ganó el RACC), algunos de ellos después de apelar al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC). **Las bases de esos concursos han sido diseñadas por las autoridades** (la DGT, la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco -TRAFIKOA- o el Servei Català de Trànsit). De modo que **la Audiencia no ha fallado en contra de la adjudicación a CNAE, sino del sistema de la concesión administrativa**, en cuanto tal. Y este fallo, que es recurrible ante el Tribunal Supremo, no acaba con el monopolio de CNAE, por la sencilla razón de que **CNAE no ha tenido jamás ningún monopolio**.

Se le nota a usted particularmente irritado por el uso del vocablo «monopolio», que utilizó Audica, la asociación que denunció y recurrió el sistema

**Es necesario distinguir el monopolio de la concesión administrativa**. No sólo existen diferencias sensibles en cuanto al tiempo y a las condiciones de explotación, sino que para poder disfrutar de una concesión administrativa hace falta presentarse a un concurso público y ganarlo, lo que no sucede con los monopolios.

En este punto es importante destacar que cuando comenzó el permiso por puntos, la DGT y, más tarde, los Gobiernos catalán y vasco convocaron los respectivos concursos para gestionar el programa reeducador. **En todos los casos era obligatorio concurrir con un número mínimo de centros**. Recuerdo que la Confederación apenas logró juntar la cantidad mínima exigida. Imagino que el resto de las candidaturas también se las vio y se las deseó para cumplir los requerimientos técnicos de los pliegos.

En esta segunda oportunidad, la DGT preparó una licitación similar a la del primer concurso, mientras que las administraciones catalana y vasca optaron por separar la gestión del tema de

los centros la gestión de la impartición de los cursos. En Cataluña y el País Vasco, los centros los han elegido las autoridades, tras el pertinente concurso público. Es la opción que hubiese preferido la Confederación en toda España. Nos habríamos ahorrado multitud de sinsabores y quebraderos de cabeza.

Pero se les acusa de beneficiar a unos pocos centros en el concurso de la DGT

Fue la Dirección General de Tráfico la que limitó el número de centros, fijando un mínimo de 270 y un máximo puntuable de 295. Y, si hoy son 360 los que imparten el programa reeducador en el territorio DGT, es gracias a la UTE de CNAE, que ofreció como mejora voluntaria 65 centros más que cualquiera de las restantes candidaturas.

Pero, ¿cómo han sido elegidos los centros?

**Un comité de expertos seleccionó los más idóneos** en cada uno de los 5 lotes en que estaba dividido el territorio. **Fue una operación muy compleja porque hubo que hilar muy fino.** Le pongo un ejemplo: en ocasiones fue decisiva la proximidad del centro propuesto a un medio de transporte público. Es ocioso añadir que todos los centros debían reunir una serie de características físicas y técnicas (al menos dos aulas, acceso universal, equipos informáticos, etc) que figuraban en los pliegos de la licitación. Tampoco resultó fácil **lograr una distribución de los centros que se ajustase a lo requerido** por la DGT.

Al final ha merecido la pena, porque las cantidades de dinero que se barajan por estos cursos son muy importantes

La facturación anual no es, ni por asomo, la que ha barajado algún medio informativo; y luego hay que descontar los gastos, que son cuantiosos. No sólo tiene usted que acondicionar y mantener el centro; también es necesario formar a uno o varios profesores especializados, contratar psicólogos y víctimas de accidentes de tráfico (que intervienen en el programa reeducador), etc.

En cuanto a la UTE de CNAE, soporta todo el peso de la gestión, lo que requiere un equipo humano y unos medios técnicos importantes. Para que se haga usted una idea, sólo las inspecciones de los centros requieren el trabajo de tres personas. De negocio fabuloso, nada de nada.

La Audiencia arguye que el interés general parece incompatible con el modelo de la concesión administrativa

La limpieza de las ciudades, por ejemplo, ¿es de interés general? ¿Lo son el transporte aéreo y el transporte de pasajeros por carretera? Existen numerosos ejemplos de servicios públicos de interés general que se ofrecen en régimen de concesión.

Pero en el modelo francés basta la autorización para abrir un centro.

Sobre el modelo francés, le diré que la diferencia con el español no reside en que en Francia la concesión de los cursos de reeducación vial se organiza desde la Administración Central, como he leído en alguna parte. La diferencia es que el gobierno galo, lavándose las manos, concedió una autorización administrativa para impartir dichos cursos a un montón de entidades diversas: autoescuelas, centros de mayores, asociaciones de transportistas, clubes sociales, peluquerías... No es de extrañar que el sistema haya fracasado por incontrolable. **Aquí ha sido un éxito, confirmado por las auditorías y diversos informes universitarios.** Y lo ha sido porque se ha ejercido un control estricto de los cursos y de la asistencia de los alumnos. Además, los centros están sometidos a exhaustivas inspecciones.

¿Recurrirán ustedes el fallo de la Audiencia?

Por supuesto. **La UTE de CNAE entiende que no hay ningún motivo de peso para modificar radicalmente lo que ha dado tan buen resultado** hasta la fecha (a la vista está el espectacular descenso de las víctimas mortales y heridos graves en nuestras carreteras, desde que comenzó a funcionar el permiso por puntos). **Sería la primera vez que algo que ha demostrado**

**ser eficaz se cambia**, invocando un principio abstracto, muy respetable, muy noble y casi siempre muy útil (como la libertad de mercado), pero principio, al fin y a la postre. A veces nos invitan desde el extranjero para que vayamos a explicarles el modelo español del permiso por puntos. Y lo hacemos con gusto porque estamos orgullosos de lo conseguido. **¿El secreto? como dije antes, el control, el rigor, la seriedad.** El programa reeducador del sistema es susceptible de mejoras, como todo en la vida, pero no necesita una revolución. La seguridad vial es un bien de primera necesidad. No juguemos con ella.

## La DGT recurre el auto que anula la concesión para la recuperación de puntos del carné

original

DL | León

La Dirección General de Tráfico recurrirá el auto de la Audiencia Nacional que anula la concesión a la Confederación Nacional de Autoescuelas de los cursos de sensibilización y reeducación vial para recuperar puntos del carné de conducir. Así lo avanzó el director general de Tráfico, Pere Navarro, durante su intervención en la presentación de la jornada el Futuro de las Autoescuelas ante el Nuevo Paradigma de la Movilidad, donde afirmó que en España hay «tendencia a arreglar lo que funciona, en vez de arreglar lo que no funciona». Navarro explicó que la Administración ha decidido recurrir la sentencia, en primer lugar porque el permiso por puntos lleva doce años «funcionando bien», porque es un sistema «acreditado» que han venido a «ver de fuera» y porque «la gente dice que está satisfecha con el funcionamiento de los cursos». Destacó que en los doce años de existencia del sistema del permiso por puntos «no ha habido ninguna clase de corrupción» y que 200.000 ciudadanos han perdido el permiso y han tenido que asistir a los cursos para recuperarlo, lo que corresponde aproximadamente al 0,7% del total en un censo de 27 millones de conductores. Asimismo, apuntó que estos cursos son para «multirreincidentes» y que existe concesión para «garantizar que cada ciudadano tuviera un centro a menos de 30 kilómetros».

# Diario de León



## La DGT recurre la sentencia de la Audiencia Nacional sobre los cursos de recuperación de puntos.

alberto martínez • original



La abogacía del estado ya trabaja, de la mano de la DGT, para **recurrir la sentencia de la Audiencia Nacional que anula la concesión de los cursos de recuperación de puntos a la CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas).**

Pere Navarro, director de la Dirección General de tráfico, fue el responsable de inaugurar la jornada celebrada en la Fundación PONS bajo el título de "El futuro de las autoescuelas ante el nuevo paradigma de la movilidad".

Aprovechó la ocasión para centrar su discurso en la línea de la **seguridad y la formación vial**, y alabó a las asociaciones y los colectivos que trabajan en esta materia. *"Hay que aplaudir el trabajo en seguridad y educación vial antes de sacar el permiso de circulación. En colegios, con ponencias por parte de asociaciones de víctimas etc."*

Otro de los puntos que el máximo mandatario de la DGT quiso aclarar fue el tema de los cursos de recuperación de puntos. **La Audiencia Nacional ha anulado la concesión de los cursos de la recuperación de puntos a la CNAE**, a lo que Pere Navarro apeló que *"La abogacía del estado, de la mano con la DGT, ya está trabajando en un recurso en contra a esta decisión"*

### **Los exámenes de tráfico, de nuevo motivo de discordia**

Al estar presentes en la sala los responsables de las autoescuelas, se anunció también lo que es **parte de la solución del problema de los examinadores.** *"El Ministerio de Hacienda ya ha aprobado el complemento específico para los examinadores de tráfico. Lo de los examinadores ya está solucionado"*.

Mientras, en el caso de los exámenes no es así. *"Es una obsesión tratar de mejorar en la materia pendiente, la de dar salida a la gran bolsa de exámenes que aún quedan por hacer"*.



***Luike participó activamente en la jornada***

**Juan Hernández, director general del Grupo LUIKE**, habló de la realidad e los jóvenes ante el paradigma de la nueva movilidad, los servicios de transporte cada vez más accesibles y la importancia de la digitalización en los campos de la comunicación y la formación.

La subdirectora de Formación y Educación Vial de la DGT, María Lidón, la directora general de Pons Seguridad Vial Ana Gómez Arche, y el asesor en esta materia, Ramón Ledesma Muñiz, también participaron. Mientras, la experta en nuevos modelos educativos de la Universidad de Alcalá de Henares, Rut Martínez Borda, aportó su visión pedagógica a la jornada.

## La DGT lleva al Tribunal Supremo los cursos de recuperación de puntos

Por SERVIMEDIA - • original



La Dirección General de Tráfico (DGT), por medio de la Abogacía del Estado, ha recurrido ante el Tribunal Supremo la sentencia de la Audiencia Nacional que anula el acuerdo de licitación realizado por este organismo del Ministerio del Interior en 2005 a la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) para que algo más de 200 centros de este sector impartan cursos de sensibilización y reeducación vial para conductores que han perdido puntos en su carné.

La DGT concedió íntegramente a la CNAE en 2005 el primer contrato de gestión de cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación total o parcial de puntos, antes de que el sistema del permiso por puntos entrara en vigor el 1 de julio de 2006.

Tráfico licitó la gestión de nuevo en marzo de 2015 y dividió la adjudicación del contrato en cinco lotes que agrupan a diferentes zonas geográficas bajo su dominio (toda España salvo Cataluña y el País Vasco, que tienen transferidas las competencias).

La DGT resolvió conceder tres lotes a la UTE formada por CNAE, ETC, Formaster e ITT; uno a la Fundación UNED y la Fundación Invesford, y otro a PONS Seguridad Vial, con lo que ponía así fin al monopolio de la Confederación Nacional de Autoescuelas, pero ésta recurrió, así como otras partes implicadas, como Audica (Asociación Unión para la Defensa de los Intereses Comunes de las Autoescuelas), entidad competidora de la CNAE que ha conseguido que la Audiencia Nacional ponga en cuestión la concesión de los cursos de recuperación de puntos.

La sentencia indica que “el vicio anticompetitivo” del sistema se originó con una concesión administrativa a la CNAE en 2005, lo que “restringe la competencia”, y apunta que ella situación es “directamente contraria” al Derecho comunitario.

“12 AÑOS FUNCIONANDO BIEN”

El director general de Tráfico, Pere Navarro, anunció este miércoles a un grupo de periodistas tras inaugurar una jornada sobre autoescuelas organizada por PONS Seguridad Vial en Madrid que el abogado del Estado “ya ha notificado al tribunal que la Administración va a recurrir la sentencia”.

Navarro alegó que “el permiso por puntos lleva 12 años funcionando bien” y las evaluaciones que realiza la DGT indican que “la gente está satisfecha”, al tiempo que comentó que la concesión a la CNAE, que agrupa a cerca de 9.000 autoescuelas, garantiza que cualquier ciudadano tenga un centro donde recuperar puntos a menos de 30 kilómetros de su casa y que los cursos se hagan como máximo cada dos meses.

“Nos obligan a arreglar lo que funciona en lugar de dedicarnos a arreglar lo que no funciona”, indicó Navarro, antes de recalcar que el sistema está “bien valorado por los alumnos”, pero la DGT se vería obligada a cambiar la concesión de los cursos si el Tribunal Supremo avala la sentencia de la Audiencia Nacional.

La DGT expide anualmente cerca de 600.000 permisos de conducir, mientras que desde 2006 se han impartido alrededor de 200.000 cursos de recuperación parcial o total de puntos a reincidentes, lo que supone un 0,7% del censo de conductores.



## MOTOR

# El adelanto electoral deja en el aire la nueva Ley de Tráfico

**ACTUALIDAD** La DGT preveía endurecer, entre otras, las sanciones por usar el móvil al volante.

**Denís Iglesias.** Madrid

El no a los Presupuestos del Estado, que aboca a unas nuevas elecciones, ha puesto en punto muerto también el paquete de reformas que preveía la Dirección General de Tráfico (DGT) de Pere Navarro para 2019. Un carrusel de cambios para modificar la Ley de Tráfico y que afectaría al carné por puntos, los límites de velocidad, los cursos de recuperación... Ya existe un anteproyecto, pero se quedó sin pasar por tramitación parlamentaria. Estaba previsto que el nuevo reglamento se aprobase en el primer semestre. En enero se dio el primer paso, con la rebaja del límite de velocidad de 100 a 90 km/h en 10.000 kilómetros de carreteras secundarias (un 8% de la red viaria). Para esto no hay marcha atrás.

### Sanciones por velocidad

Por el contrario, si ha quedado en el cajón de los posibles un endurecimiento de las sanciones. Hasta ahora, en las vías limitadas a 90 km/h sólo se perdían puntos (y 300 euros) a partir de los 121 km/h. La intención era reducir este umbral a los 111 km/h. Este margen más estricto afectaría tanto a los nuevos tramos que se han rebajado en 10 km/h como a los que ya tenían fijado el límite en 90 km/h. Esta tramitación, a diferencia del recorte del tope, sí requeriría la reforma de la Ley de Tráfico.

### Puntos por el móvil

En septiembre Navarro anunció que ampliaría el número de puntos que se detraen por usar el móvil al volante de los actuales tres a seis. La infracción se equipararía a conducir de modo temerario, alcoholizado o drogado, en sentido contrario, con inhibidores de radares, superando el 50% del límite de velocidad de la vía... Sin embargo, la multa por usar el GPS se mantendría en tres puntos.

El móvil ha sido uno de los caballos de batalla de Navarro, al que achaca gran parte de las distracciones: "La gente sigue pensando que el alcohol es la primera causa de los accidentes mortales. No, desde 2016 la primera causa son las distracciones y éstas son por enviar WhatsApp". Además, por no llevar cinturón de seguridad, casco o a los niños con un sistema de retención infantil, las sanciones ascenderían de tres a cuatro puntos. Eso sí, en ambos casos se mantendría la multa de 200 euros.

De igual modo, en 2019 iban a entrar en vigor cambios en el Código



El director general de Tráfico, Pere Navarro, (derecha) y el director general de Carreteras, Javier Herrero (izquierda).

Penal referidos a la Seguridad Vial. La reforma se aprobó en el Pleno del Congreso. Se introdujo el delito por abandono del lugar del accidente de tráfico, penado con hasta cuatro años. Regresaron a la vía penal las imprudencias leves y se sancionarían con hasta nueve años los accidentes con varias víctimas. La reforma está en trámite parlamentario.

### Cursos de recuperación

Otro punto que se iba a tocar en 2019 eran los cursos de recuperación de puntos. En primer lugar, su duración: pasarían de 12 a 15 horas lectivas y se podrían volver a obtener hasta ocho puntos frente a los seis actuales. De igual modo, la intención es unificar el plazo en dos años para volver a tener los 12, el máximo. Siempre que no se cometieran infracciones. Hasta ahora se valoraba en función de la multa cometida.

La DGT quería plantear que se obtuvieran dos puntos adicionales si el conductor realizaba cursos de conducción organizados por autoescuelas o clubes automovilistas, siempre que estuvieran homologados por Interior. Estos cursos sólo se podrían realizar cada dos años. Por último, se formuló informar de modo telemático a las empresas de transporte sobre las pérdidas del carné de sus conductores profesionales (antes se necesitaba su consentimiento).

### La aprobación del nuevo reglamento de Tráfico estaba prevista para el primer semestre del año

### La DGT también se había planteado aumentar el número de radares y agentes de la Guardia Civil

### Carné de conducir

La reforma que preparaba el Gobierno iba a cambiar el procedimiento para sacarse el carné. A partir de verano, iba a ser obligatorio superar una formación presencial para sacarse el teórico. Este curso sería de seis horas para los permisos de ciclomotor y motos y de 8 para el resto. Una imagen repetida en muchas autoescuelas es la de alumnos haciendo por repetición un montón de test hasta que no cometen fallos. De igual modo, para la prueba práctica, Tráfico quería obligar a los que suspendieran a tomar cinco clases prácticas para volver a presentarse.

### Patinetes y límite urbano

En la agenda estaba otra rebaja con la que se fijaría en 30 km/h la velocidad máxima en ciudad en las calles

de un solo sentido. Algunos ayuntamientos ya lo aplican pero falta una regulación estatal. Asimismo, se preveía fijar las reglas de los patinetes eléctricos. Con todo, en el borrador del Real Decreto de Interior, público desde hace unas semanas, apenas se daba una definición de los llamados vehículos de movilidad personal. Se dejaba en manos de los consistorios cuestiones fundamentales como por dónde circularán, dónde aparcarán, la edad mínima, el uso del casco...

### Radares y agentes

En sus comparecencias, Pere Navarro insinuó que se incrementarían el número de radares en 2019, poniendo en comparación los 1.000 que tiene España frente a los 4.000 de Francia o los 7.200 de Reino Unido. También avanzó que se sumarían 400 nuevos agentes a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, después de incorporar 250 en octubre. Un aumento pospuesto durante una década. Algunas medidas como la reducción a 90 km/h estuvieron en la agenda del titular de la DGT en su primera etapa (2004-2012): "Si en 2011 hubiéramos bajado a 90 km/h en carretera, ahora iría a por los 80 km/h", llegó a afirmar sobre una decisión que decidió aplazar por la cercanía de las elecciones generales. Ahora, otro nuevo viraje político pone en suspenso el plan de Navarro.

## MOVILIDAD ORDENANZA

# El alcalde anuncia que los patinetes podrán ir por calles de un carril que conecten barrios

Las bautiza como “corredores de transición” y afirma que estarán indicados || Los usuarios de estos vehículos no ven necesario regular ahora esta cuestión y abogan por esperar la normativa de la DGT

**S.ESPÍN/S. COSTA DOMINGO**

**LLEIDA** | La Paeria permitirá a los patinetes circular por la calzada de las calles de un carril y un sentido que conecten barrios, en el marco de la modificación de la ordenanza municipal que regula la circulación de de estos vehículos, que está previsto aprobar próximamente. Así lo asegura el alcalde, Félix Larrosa, que ha bautizado este sistema como “corredores de transición”. “Hay algún barrio que no tiene comunicación continua con otro y lo que hacemos es que algunos de esos viales los declaramos corredores de transición”, argumentó, y añadió que “estarán indicados”, para que los conductores de patinetes sepan por dónde tienen que ir. De este modo, el ayuntamiento acepta parcialmente la alegación de la asociación VMP Lleida (Vehículos de Movilidad Personal) a la ordenanza, que pedía que los patinetes de clase B (los que pesan más de 25 kilos y miden más de un metro de longitud) pudieran ir de manera general por la calzada de calles de un solo carril o con un solo carril por sentido, en el caso de no disponer de carril bici, que es por donde la normativa marca que deben circular los patinetes, además de por las zonas 20 y 30. Larrosa añadió que aceptan la alegación del colectivo que solicitaba poder ir por las pasarelas.

Por su parte, el presidente de VMP Lleida, Gerard Valentines, duda de que la ordenanza se acabe aprobando antes de



Vehículos pasando por el único carril en dirección al puente Príncipe de Viana abierto ayer.

que finalice este mandato en mayo. Ve preferible esperar a que entre en vigor el decreto de la Dirección General de Tráfico que modifica el Reglamento General de Circulación y fija un límite de 20 km/h en las calles de plataforma única y de 30 km/h en vías de un único carril por sentido, porque ya posibilita a los patinetes ir por esas calles. Considera que tener en un mismo año la normativa actual de la Paeria, la nueva y la de la DGT “crearía confusión”.

## Apertura con atascos de un carril de Príncipe de Viana

■ El alcalde Fèlix Larrosa abrió ayer al tráfico el primer carril de circulación que permitirá ir de la calle Príncipe de Viana hasta el puente sin necesidad de dar la vuelta alrededor de la plaza Ramon Berenguer IV. Pese a que las obras de asfaltado ya están acabadas, ayer solo se abrió un carril y se espera que hoy se abra el otro una vez se ac-

ben las obras de señalización horizontal entre Sant Ruf y la estación. De este modo, Príncipe de Viana pasará a tener dos carriles de circulación por sentido. Durante el día de ayer se produjeron importantes atascos en esa zona y Anselm Clavé, especialmente en las horas punta. Larrosa señaló que el consistorio prevé sacar a exposición pública

en breve la conversión de la plaza Ramon Berenguer IV en zona peatonal, además de la plantación de árboles junto a la estación de trenes. “Estamos acabando de perfilar el proyecto y atendiendo las propuestas y necesidades de los vecinos sobre cómo debe ser esta nueva plaza, que confío que la veamos hacia el verano”, dijo Larrosa.

**EL APUNTE**

**En vigor desde hoy la ordenanza de paisaje urbano**

■ La ordenanza del Paisaje de Lleida entrará en vigor hoy, pero establece plazos de 3 a 10 años para adaptarse a sus disposiciones. Para difundirla, la Paeria prepara una campaña informativa, un manual de buenas prácticas y charlas para diferentes colectivos. Regula el cableado, rótulos, toldos, antenas, actividades domésticas en balcones y terrazas, aparatos de aires acondicionado y marquetinas, así como solares sin edificar, locales cerrados y construcciones rurales.

## SEGURIDAD VIAL



Las aceras son sólo para peatones o juguetes de como máximo 6 km/h.

# La DGT habrá regulado los patinantes en las ciudades para verano

**E**l director general de Tráfico, Pere Navarro, ha señalado que espera que la normativa sobre patinetes eléctricos, en la que se planteará que no puedan circular por las aceras peatonales ni por carreteras interurbanas, puede estar aprobada para finales del primer semestre del año.

Esta normativa se basará en la idea de que las aceras son para los peatones o juguetes que vayan, como máximo, a seis kilómetros por hora; la necesidad de un mínimo control técnico, homologación o certificación para estos vehículos y la prohibición de que los patinetes circulen por un tipo de carreteras como las de ámbito interurbano.

## La cifra de conductores con más de 65 años se duplica en Segovia desde 2010

El censo de conductores de la provincia de Segovia ha envejecido a lo largo del último decenio, con casi el doble de personas al volante que superan los 65 años, según la estadística de la Dirección Ge-

neral de Tráfico. En 2010 había en vigor 7.730 carnés del tipo B para personas de esa edad. El año pasado concluyó con 13.009. Ya hay 3.705 conductores que superan los 74 años. **P2**



# El envejecimiento llega al volante: más de 13.000 conductores superan los 65 años

## El descenso de la natalidad y las nuevas costumbres merman la cifra de aspirantes al carné

**CARLOS ALVARO**



**SEGOVIA.** Cada vez hay más personas mayores al volante. El censo de conductores de la provincia ha envejecido a lo largo del último decenio con casi el doble de conductores que superan los 65 años, según la estadística que maneja la Dirección General de Tráfico. Si en el año 2010 había en vigor 7.730 carnés del tipo B en territorio segoviano para personas que ya habían cumplido los 65, el año pasado concluyó con 13.009. Además, ya hay 3.705 conductores que han rebasado los 74 años. El envejecimiento de la población y el cambio en los usos y costumbres marcan la tendencia, que augura cifras más abultadas en los próximos años.

«Vivimos más tiempo y las condiciones físicas de los conductores son mejores. Cada vez son más las personas que superan los 65 años en condiciones de seguir conduciendo», afirma el jefe provincial de Tráfico, Pedro Pastor. La DGT sigue muy de cerca esta situación. El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha situado el envejecimiento entre uno de los grandes retos de la movilidad, no solo desde el punto de vista del conductor, sino también del peatón.

«La conducción es una continua captación de percepciones, de estímulos, que tienes que procesar antes de tomar una decisión y ejecutarla —añade Pastor—. Con la edad, todo se ralentiza. Puedes desentenderte con tranquilidad y seguridad al volante mientras ese proceso esté dentro de unos límites aceptables, pero cuando se empiezan a correr riesgos, es el momento de dejar de conducir. Los problemas más graves que tienen los conductores vienen dados por la pérdida de visión y audición. ¿Dónde se corren más riesgos? En los cruces, a la hora de incorporarse en carreteras convencionales, e incluso en vías de alta capacidad. Ahí, a las personas mayores les cuesta mucho, porque tienen que percibir el espacio y decidir».

¿Cómo afecta esto a la seguridad vial? De acuerdo con los datos de Tráfico, de las 10 personas que perdieron la vida en las carreteras de la provincia el año pasado, 3 tenían más de 65 años y 2 de ellas eran pasajeros, no conductores. «Un informe reciente constata que los conductores de más de 65 años son los que menos accidentes tienen. A partir de esa edad, más o menos, se produce una ralentización de la conducción, y esto no está nada mal. Suele decirse que los mayores son un peligro para la seguridad vial, pero más peligrosos son los que cir-

culan por encima de la velocidad permitida. Así que, de inseguros, nada de nada. Las personas mayores circulan más despacio y son más prudentes. España ha importado a Europa su sistema de renovación del permiso de conducir. Ahora todos los países obligan a pasar un reconocimiento médico que determina si las condiciones psicofísicas son las adecuadas», explica el jefe de Tráfico en la provincia.

El carné de conducir tiene una vigencia de 10 años hasta que se cumplen los 65 de edad. A partir de ese momento, el conductor debe renovarlo cada lustro. Lidia de Andrés, directora del Centro de Reconocimiento Médico Nueva Segovia, recuerda que los plazos para la obtención del permiso se acortan según la edad y las condiciones psicofísicas, «incluso con la obligación de renovarlo cada año», aunque, en España, no hay límite de edad para conducir: «Aunque a la mayoría se les considera aptos, se les imponen una serie de restricciones; por ejemplo, limitarles la circulación dentro de un determinado radio de kilómetros, que no puedan circular a más de 80 kilómetros por hora, etcétera». Por otra parte, dependiendo de la enfermedad que padezca un conductor (diabetes, cardiopatías...), los plazos de vigencia del permiso son menores. «La persona con más edad que ha venido a pasar el examen psicotécnico tenía 86 años. Y se le renovó el permiso, aunque con restricciones. Pero hay muchas diferencias entre unos conductores y otros. Hay personas de 86 años que están mejor que otras que tienen menos edad», añade la responsable del centro médico.

La Jefatura Provincial de Tráfico retira, de media, cada año, 10 permisos de conducir a personas mayores que han visto reducidas sus aptitudes psicofísicas. «A veces no todos son mayores, pero sí la mayor parte. Hay casos en los que es la propia familia la que pide la retirada del carné. Bueno, en cualquier caso, se abre un procedimiento de pérdida de vigencia a partir de una base objetiva, sólida, con reconocimientos médicos de por medio. Hay que ser

**Las personas mayores son las que menos accidentadas de tráfico tienen**

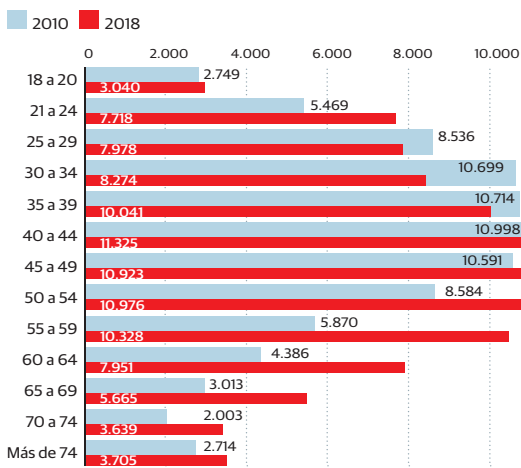
**«Los jóvenes de hoy prefieren comprarse el último móvil a sacarse el carné de conducir»**



Un conductor veterano, en el interior de su vehículo. :: RAMÓN GÓMEZ

### Evolución del número de conductores

Por tramos de edad y en número de personas



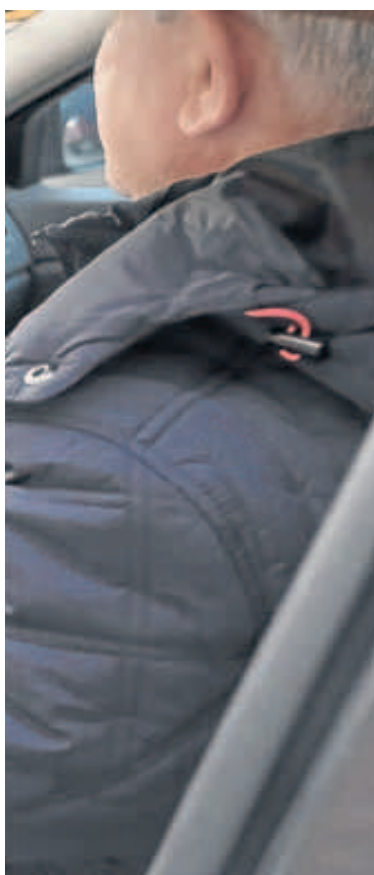
Fuente: DGT

muy cuidadosos en estas situaciones. Para las personas que viven en zonas rurales, poder desplazarse con un vehículo es vital. Cuando llegas a la determinación de retirar un permiso de conducir, tienes que estar muy seguro de que existe un riesgo», dice el jefe de Tráfico.

### Menos jóvenes

Junto al incremento de conductores veteranos, se observa un ligero retroceso en el número de jóvenes que conducen, especialmente de 25 a 35 años. Hay varias razones. La principal está vinculada al descenso de la natalidad y al exodo juvenil, especialmente marcado en provincias como Segovia. La presidenta de la Asociación Provincial de Autoescuelas (APAE), Irene Herranz, corrobora la tendencia que apuntan las cifras de la Dirección General de Tráfico: «Desconozco el porcentaje exacto, pero no me equivoco si digo que hay un 30% menos de conductores jóvenes que hace diez años. En Segovia, cada vez tenemos menos conductores jóvenes. Llevamos ya varios años pidiendo a las instituciones que pongan en marcha políticas que asienten población. La

Publicación	El Norte de Castilla	Fecha	15/02/2019
Soporte	Prensa Escrita	País	España
Circulación	1517	Página	3
Difusión	1263	Tamaño	104,77 cm <sup>2</sup> (16,8%)
Audiencia	9891	V.Publicitario	526 EUR (596 USD)



pérdida de población joven está ahí. Las dos universidades que tenemos en Segovia salvan un poco el panorama, y hay estudiantes que deciden apuntarse a una autoescuela, pero creo que los jóvenes de hoy no tienen tanto interés en sacarse el carné como los de hace unos años». El cambio de costumbres es otra de las razones. «No lo perciben como una necesidad de primer orden. Anteponen comprarse el móvil de ultimísima generación a sacarse el carné de conducir». Antes, era habitual que las autoescuelas se llenaran en verano de jóvenes que estrenaban mayoría de edad; ahora, suelen haber cumplido los 20. «Y no tienen la motivación que teníamos hace años. Acaban sacándose, claro, pero no es su principal objetivo», afirma Herranz.

## "El 52% de los siniestros laborales mortales en Aragón se deben a accidentes de tráfico"

M. Llorente • original



Los participantes hoy en la jornada sobre seguridad laboral vialDGA

**Seguir fomentando la cultura preventiva y frenar el incremento que los accidentes 'in itinere'** que ha registrado Aragón en el último año (fueron 11 mortales frente a los 3 que hubo en 2017) han sido los objetivos de la **III jornada sobre seguridad vial laboral** que se ha celebrado hoy en Zaragoza con participación de diferentes expertos y organizada por el Gobierno de Aragón y la Jefatura Provincial de Tráfico.

"**El 52% de los accidentes laborales mortales en Aragón han tenido que ver con falta la seguridad vial**", ha constatado **Soledad de la Puente, directora general de Trabajo del Ejecutivo autonómico**. "**Hasta ahora la seguridad vial no se ha contemplado preventivamente en el ámbito laboral y creemos que es el momento de hacerlo** porque las cifras nos indican que el aumento de la  **siniestralidad** laboral está provocado por los accidentes de tráfico, en el caso de los mortales en Aragón un 52% el último año", ha repetido.

Por eso, ha explicado Soledad de la Puente, "**no solo tenemos que pensar en las caídas de altura, en los equipos de trabajo sino en que hay un equipo de trabajo fundamental que es el coche** para muchos trabajadores. O bien lo conducen para ir o volver al puesto o durante la jornada laboral y vemos que hay que actuar más en **prevención** y seguridad vial", ha advertido, para reducir a la baja la "**negra estadística**" de 2018 en Aragón, que sumó 2.100 accidentes laborales de distinta gravedad relacionados con el tráfico.

"Siempre nos focalizamos en mejora de las infraestructuras, en el factor humano, en que hay que ser prudente al coger al volante", ha reconocido la directora general de Trabajo, pero habría que incidir mucho más, a su juicio, en prevenir: "**Que cuando cojamos el vehículo en tiempo de trabajo, tratemos de limitar el número de trayectos** o nos paremos a pensar en cuáles son los más seguros o los imprescindibles porque algunas reuniones pueden hacerse por videoconferencia y evitar ese desplazamiento. Hay que ser también conscientes de que **al coger el vehículo tenemos que dejar a un lado los móviles** aunque sean de trabajo y no hacer caso. Es decir, **son muchas pautas las que desde el ámbito de la empresa se pueden adaptar**", ha señalado, para incorporar la seguridad vial en la actividad preventiva de la empresa y así eliminar muchos riesgos existentes.

Sobre la necesidad de hacer más campañas, la directora general de Trabajo, ha indicado que "estamos colaborando con el Instituto de Seguridad y Salud Laboral" y recordó que en 2018 la **campaña 'Hazte visible'** dirigida a los repartidores de comida a domicilio les dio un "extraordinario resultado porque muchas empresas se quisieron adherir voluntariamente junto con sus trabajadores y este año lo vamos a continuar". También en el ámbito agrario, ha

precisado, "tenemos **campañas vinculadas al uso correcto de los tractores** y del mantenimiento de los mismos y vamos a seguir ahondando en estas iniciativas".

Por su parte, la delegada del Gobierno en Aragón, Carmen Sánchez, que ha inaugurado la jornada ha mostrado su apoyo al **grupo de trabajo creado en Zaragoza sobre seguridad vial laboral** en 2018 y su trabajo en una triple vertiente: **formación, información y concienciación**. En el acto inaugural ha intervenido también Alvaro Gómez Méndez, director del Observatorio nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, quien ha planteado que como "Zaragoza tiene un ecosistema empresarial riquísimo", podría **elaborar planes de movilidad en empresas y administraciones a través de posibilidades como compartir los vehículos los trabajadores** de la misma empresa o recurrir más al transporte público para reducir la alta tasa de accidentes 'in itinere'.

Otro de los ponentes, Juan José Palacios, de Iberdrola, ha destacado que hace 22 años que su compañía **considera el vehículo un riesgo laboral porque "aunque un empleado en su trabajo no tenga que conducir, si es por ejemplo un administrativo, tiene que desplazarse de casa al trabajo o del trabajo a casa**. Somos una empresa eléctrica y cada vez son más raros los accidentes eléctricos. Sin embargo, si tenemos accidentes de tráfico y **hacemos promoción constante con formación e información a los trabajadores**". Así, ha dicho, este especialista en prevención, "si un operario tiene que utilizar un vehículo cuatro por cuatro para poner antenas de comunicación en el monte, pues le damos formación sobre ese vehículo". También, ha indicado, "hacemos **asesorías personalizadas** y a un trabajador que lleva 25 años conduciendo, le ponemos de copiloto un experto en conducción y al acabar el trayecto le informa de cosas mejorables como la posición del asiento, de los espejos, del estado de neumáticos, etc".

Además, **Iberdrola incorpora a los coches de empresa dispositivos que informan a la compañía de si superan la velocidad permitida en puntos concretos**, "liberando así al trabajador de esas presiones internas o del compañero que le dice 'vamos rápido' a atender un servicio". Estas medidas, permiten según Palacios, que **"habiendo mejores condiciones de seguridad no demos oportunidad a que surja el accidente"**.

María Lidón, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la Dirección General de Tráfico, se ha referido a la **proliferación del reparto en moto y de la necesidad de acotar la prevención de estos trabajadores** habilitando cursos para voluntarios que bonifiquen o añadirles puntos al carné de cada profesional una vez verificada su asistencia.

La Jornada sobre seguridad vial ha sido presentada por el Jefe Provincial de Tráfico de Zaragoza, José Antonio Mérida y ha contado con dos mesas redondas. En la primera intervinieron Juan José Palacios, de Iberdrola; Juan Carlos bajo, de Ampell y Consultores; Ander Astobiza. La moderó Fernando Marzo, Jefe de la Unidad de medicina del Trabajo, Ergonomía y Psicología del ISSLA.

En la segunda mesa participaron Jesús Monclús (Mapfre); Sergio González (Aenor); y Eduardo J Sánchez, inspector jefe del Servicio de Bomberos del Ayuntamiento de Zaragoza. La moderó Marta Monreal, jefa del Servicio de Formación y Educación Vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza.





## Ocho de cada diez conductores no saben poner las cadenas para la nieve

original



El taller sobre la colocación de cadenas en los vehículos se celebró en la avenida San Agustín. / LAYA

Ocho de cada diez conductores reconocen que no saben poner las cadenas en los neumáticos de sus vehículos a la hora de enfrentarse a situaciones de especial adversidad meteorológica en las carreteras, como es el caso de las nevadas. Así lo puso de manifiesto ayer la subdelegada del Gobierno, Encarnación Pérez, instantes antes de que comenzara un taller formativo en la avenida de San Agustín dedicado, precisamente, a la colocación de las cadenas para la nieve en los turismos, organizado por el Centro Superior de Educación Vial en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico, la Policía Local del Ayuntamiento de Salamanca, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la asociación Provia. El taller estuvo abierto a la participación de todas aquellas personas que mostraron su interés por asistir, sin que fuera necesario formalizar una inscripción previo. En total, fueron cuatro pases de cerca de 25 minutos de duración cada uno. En el taller se proporcionó información sobre los neumáticos de invierno y se resolvieron las dudas que plantearon los asistentes. Los recursos utilizados para el desarrollo del taller fueron varios vehículos, cadenas metálicas y textiles y un vehículo provisto de neumáticos de invierno.

El taller, que forma parte de la campaña de invierno promovida por la Dirección General de Tráfico, sirvió al mismo tiempo para poner de relieve las medidas de prevención que los usuarios de las carreteras deben adoptar cuando se originan situaciones de adversidad, propiciadas por la lluvia, la nieve, el viento o la niebla. En este sentido, es importante, según explicó el jefe provincial de Tráfico, Miguel Moreno, informarse sobre las recomendaciones y las indicaciones que lanza la Dirección General de Tráfico a través de su página de incidencias.

En el caso de que se produzca una nevada y la nieve cuaje, los conductores deben ser conscientes de que deben apartarse para permitir el paso de los vehículos quitanieves con el fin de que se pueda limpiar y acondicionar la vía para la correcta evolución de la circulación. También conviene que los conductores sean precavidos y, ante el frío y la nieve, lleven prendas de abrigo. Además, deben ser conscientes de que sus itinerarios se pueden ver alterados por las inclemencias climatológicas, como es el caso de la nieve, que obligan a los efectivos del sector de Tráfico de la Guardia Civil y de la Policía local a efectuar cortes en la circulación, sobre todo en los accesos a las grandes ciudades.

El concejal de Protección Ciudadana del Ayuntamiento de Salamanca, Emilio Arroita, y el jefe

Medio	El Norte de Castilla	Fecha	14/02/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	99 457	V. CPM	66 EUR (74 USD)
Pág. vistas	319 475	V. Publicitario	2266 EUR (2566 USD)

<https://www.elnortedecastilla.es/salamanca/ocho-diez-conductores-20190214080510-nt.html>

de la Policía Local, José Manuel Fernández, también presenciaron las demostraciones del taller formativo.