

• Revista de Prensa •
Del 18/02/2019 al 19/02/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	19/02/2019	Cinco Días Premium, 2	Tráfico estudia que el examen teórico requiera un mínimo de formación presencial	Escrita
2	18/02/2019	Valencia Marítima, 8	Froet celebra la liberalización de los cursos para recuperar puntos del carnet	Escrita
3	19/02/2019	El Confidencial	La Audiencia Nacional, contra la DGT por los cursos de recuperación de puntos	Digital
4	18/02/2019	El País	¿Puedo sacarme el carnet de conducir sin pisar la autoescuela?	Digital
5	18/02/2019	AUTO BILD.ES	Escándalo de los cursos de recuperación de puntos: así está	Digital
6	18/02/2019	El Confidencial	La Audiencia Nacional contra la DGT por los cursos de recuperación de puntos	Digital
7	18/02/2019	Cadena de Suministro	La Audiencia Nacional anula la concesión a CNAE de los cursos de recuperación de los puntos del carnet	Digital
8	18/02/2019	Transporte3	Se liberalizan los cursos para recuperar puntos del carnet de conducir	Digital

SECTOR

9	19/02/2019	El Norte de Castilla Valladolid, 4	La DGT alertará a los mayores de 65 años de la importancia de respetar las normas	Escrita
10	19/02/2019	Diario de Burgos, 6	4 de los 49 conductores que han perdido el carné dos o más veces son profesionales	Escrita
11	19/02/2019	Europa Sur, 22-23	La N-IV roza las cuarenta muertes en accidentes en diez años	Escrita
12	19/02/2019	Salamanca 24 Horas	La obligatoriedad de asistir a clase para sacarse el carné y los demás avances de Tráfico deberán esperar tras el adelanto electoral	Digital

Legislación

Tráfico estudia que el examen teórico requiera un mínimo de formación presencial

Se barajan ocho horas de enseñanza, pero no está aún cerrado

La DGT pretende concienciar al conductor en la seguridad vial

I. M. MADRID

La decisión de la Dirección General de Tráfico (DGT) de modificar la obtención del carné de conducir por decreto ley ha puesto en pie de guerra a las plataformas de formación online. Uno de los principales cambios del borrador de este real decreto ley, cuya aprobación dependerá del nuevo Gobierno, es imponer un mínimo de horas (se barajan ocho) de formación teórica presencial en las autoescuelas.

Actualmente se puede preparar la parte teórica del carné de conducir a distancia (autodidacta), online o presencial. Se puede aprobar por libre previo pago de las tasas de examen: 97,10 euros. La nueva medida supondría "un golpe mortal para las digitales y también un varapalo para las academias pequeñas", asegura Miguel González-Gallarza, portavoz de la recién creada Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD). Tráfico

El 85% de los países de la OCDE tienen normativas en esta línea, según la patronal de las autoescuelas

justifica este cambio en el modelo de aprendizaje por la necesidad de "impulsar una mayor concienciación y seriedad en la conducción" en aras de una menor siniestralidad y una mejora de la educación vial. "Se ha avanzado en la seguridad pasiva del vehículo, en la mejora de las carreteras, pero no en el factor humano", arguye Rubén Castro, miembro de la junta directiva de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE).

Las distracciones al volante, como el extendido uso del móvil, los factores de riesgo en la carretera, la importancia de los sistemas de seguridad y su utilización son algunos de los temas donde la DGT quiere enfatizar la formación en el aula tradicional y con profesor. Para hacer mayor hincapié sobre los aspirantes a conductores en las clases se incluirán testimonios de víctimas de accidentes de tráfico.

La PAD, sin embargo, discrepa y cuestiona estas supuestas ventajas de la formación presencial obligatoria. "No hay estadísticas acerca de que la siniestralidad mejore con las clases presenciales, como muestran datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y tampoco -prosigue González-Gallarza- tenemos claro que este sistema sea eficaz". Castro, de CNAE, recuerda que en el 85% de los países de la OCDE se exige un mínimo de clases presenciales obligatorias.

Reflejo en precio
La PAD denuncia que si se consume este cambio legislativo "se limita la oferta y el acceso al mercado". "La formación será más cara, tendrán que invertir tiempo y dinero en desplazamientos para ir a la academia, adaptarse a un horario comercial y perderán la flexibilidad y la comodidad de la formación online", añaden. En España, por ejemplo, el precio medio del carné completo en una autoescuela tradicio-



Una clase teórica para obtener el permiso de circulación. GETTY IMAGES

Cómo sacar el teórico en la OCDE

- Asistencia obligatoria presencial
- Libre (autodidacta, internet o autoescuela)



Puente: Asociación de Plataformas de Autoescuelas Digitales

CINCO DÍAS



Equipo de la app de Dribo para sacarse el teórico. DRIBO

nal oscila entre 700 y 1.000 euros, y el teórico, entre 80 y 150, según la CNAE.

La obligatoriedad de la formación presencial incrementaría en un tercio las nuevas matrículas, calcula la PAD. Pero en CNAE predicen que no subirá el precio del carné porque ya están preparados para dar clases presenciales, simplemente ajustarían el temario a los nuevos requisitos.

En el mercado hay cursos online para sacar el examen teórico desde 14,90 euros, con un año de contenidos digitales que ofrece Obikar o por 140 euros, in-

cludidas las tasas de la DGT, de Dribo. El alumno cuenta siempre con el apoyo de un profesor interactivo.

Las plataformas online consideran un precedente grave "barrer a la tecnología de la digitalización de la seguridad vial", pero tienden la mano a Tráfico en cuanto a sensibilización, evaluación de contenidos, perfil del conductor con valoración de riesgos y seguimiento personalizado del perfil de los aspirantes, con hincapié en la seguridad, mecánica, efectos de la velocidad y validación del cambio de comportamiento.

TRANSPORTE POR CARRETERA

Froet celebra la liberalización de los cursos para recuperar puntos del carnet

VM / VALENCIA

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transportes de Murcia considera una “magnífica noticia” la sentencia de la Audiencia Nacional por la que se anula la concesión de los cursos para recuperar puntos del carnet de conducir, que desde hace diez años ostenta la patronal de las autoescuelas CNAE, al considerar que atenta contra la libre competencia y vulnera el derecho europeo.

De esta forma, una vez entre en vigor la sentencia, contra la que todavía cabe recurso ante el Tribunal Supremo, los conductores que necesiten recuperar puntos o el carnet de conducir

tendrán una oferta mucho más amplia a la hora de elegir el centro de formación que necesiten, y no sólo los fijados por CNAE.

El director de la Escuela de Conductores de Froet, Jesús Martínez, anunció que “la previsión es de ampliar el horario de nuestros centros de formación” para ajustarse a la demanda, y explicó que cualquier conductor, sea o no profesional, podría hacer estos cursos, ya que no hay formación específica para conductores de camión o autobús, puesto que el permiso de conducir es único, aunque disponga de distintas categorías.

No obstante, avanzó que se está trabajando en la posibilidad de que los conducto-

res profesionales puedan obtener 4 puntos, como convalidación a los cursos CAP que tienen que renovar obligatoriamente cada cinco años.

Los cursos de reeducación se dividen en dos modalidades: uno para obtener los puntos perdidos, de 12 horas de duración, y otro para conseguir el carnet de conducir si ha sido retirado, de 24 horas de duración. Ambos cursos son teóricos, y en el segundo caso hay que superar un examen teórico para poder recuperar el carnet de conducir.

El pasado año unos 68.000 conductores pasaron por alguno de estos cursos de recuperación en el conjunto del país.

La Audiencia Nacional, contra la DGT por los cursos de recuperación de puntos

Carlos Cancela • original

Por el acuerdo de licitación para regular los cursos de recuperación de puntos del carné de conducir

La **Audiencia Nacional** ha anulado el acuerdo de licitación llevado a cabo por la orden del Ministerio del Interior de **28 de julio de 2005** —por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción— y que se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 10 de agosto. La sentencia de la sala de lo contencioso-administrativo de la **Audiencia Nacional** así lo estableció el pasado **28 de noviembre**.

Este procedimiento judicial supone un nuevo varapalo a la política de la **Dirección General de Tráfico**, ahora dirigida por **Pere Navarro**. Fue el propio **Pere Navarro**, en su anterior etapa al frente del organismo del Ministerio del Interior, el que puso en marcha el carné por puntos. También fue el responsable de la adjudicación de los cursos de recuperación de puntos, en exclusiva, a la **Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE**.

En este tipo de procedimientos judiciales, nunca actúa la **Fiscalía General del Estado**. Sin embargo, en este caso, y tras petición por parte de la asociación de defensa de los conductores, **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**, finalmente el ministerio fiscal se personó en el caso. La razón es que una de las funciones de este organismo judicial, aunque poco conocida, es la de defender los derechos de los consumidores.

En este caso, lo que estaba en juego era el **derecho de los consumidores**, los conductores, que debían hacer cursos de recuperación de puntos y que tenían que pagar **sobrepagos** en dichos cursos y muchas limitaciones a la hora de poder realizarlos. Por ejemplo, en otros países se pueden hacer los cursos **también los domingos**, mientras que en España esa opción no es posible, con el correspondiente perjuicio para los usuarios.

La organización de defensa de los conductores ha dirigido un escrito al fiscal general del Estado para felicitar la **magnífica actuación** que el ministerio fiscal ha desarrollado, en defensa de los consumidores españoles, en el asunto de los cursos de recuperación de puntos de la DGT. Como consecuencia, la adjudicación de los mismos **ha sido anulada** por la Audiencia Nacional por ser contrarios al derecho de la Unión y por **restringir la competencia**.

A pesar de la oposición de alguna de las partes en el proceso judicial para que el **ministerio fiscal se personara** en este procedimiento en defensa de los consumidores y usuarios, su actuación ha sido decisiva en la resolución favorable del recurso. Hace dos años, **AEA** solicitó al fiscal general del Estado la intervención del ministerio fiscal en este procedimiento. Su actuación se basa en la protección de los derechos de los consumidores y usuarios en asuntos que no corresponden estrictamente al ámbito civil (como puede ser la subida del precio de la luz), sino que están enmarcados dentro del **ámbito administrativo**, pero con efectos muy negativos para estos porque el modelo utilizado por la DGT daba lugar a **prácticas monopolísticas**.

En su petición, AEA no solo hizo un pormenorizado análisis del modelo utilizado por la DGT desde que se implantó el permiso por puntos en España sino que aportó **reiterados informes** de diversas entidades oficiales (Comisión Nacional de la Competencia, Autoridad Catalana de la Competencia, CNMC) que advertían sobre los efectos negativos del sistema. El **defensor del pueblo** también en 2013 formuló una recomendación para que la DGT utilizara un modelo menos lesivo para la competencia y más eficiente para los ciudadanos. Dichos informes fueron ignorados por Tráfico.

Uno de los aspectos más controvertidos de los cursos diseñados por la DGT es su precio, ya que al tratarse de una **prestación patrimonial** de exigencia o realización obligatorias, debía

haberse establecido por una norma con rango de ley, que hubiera justificado el coste real del servicio. Como no se ha elaborado ningún informe económico **ni se ha justificado el precio** que se cobra, no se puede determinar si éste cumple con la Ley de Tasas y Precios Públicos.

En el informe a la Fiscalía se evidenciaba un **importante sobrecoste** en el precio que los automovilistas tenían que pagar al realizar alguno de estos cursos en relación a otros de características similares realizados en régimen de autorización. Así, por ejemplo, mientras un curso de recuperación del permiso sale a **16,60 euros la hora**, el curso de capacitación profesional que deben realizar periódicamente los transportistas (Cursos CAP) sale a tan **solo cinco euros la hora**. Incluso el Servicio Público de Empleo Estatal fijaba en ocho euros la hora de acción formativa asociada a los certificados de profesionalidad.

También se denunciaba ante el ministerio fiscal la grave distorsión del mercado que se producía con los **cursos diseñados por la DGT** en relación con los cursos de formación continua que periódicamente deben realizar los transportistas (CAP). En España, existen 4.117 centros autorizados para impartir cursos CAP donde se pueden realizar este tipo de formación que conforme a la legislación europea también permite recuperar puntos.

Sin embargo, dado el modelo diseñado por la DGT un transportista solo podría recuperar puntos si hiciera el curso CAP en unos de los **243 centros** que tienen la concesión por parte del organismo de tráfico, con lo que sus posibilidades de elección de centro se ve reducida en un 95% (**de 4.117 a solo 243 centros**).

Y eso es lo que le ha ocurrido desde la puesta en marcha del carné por puntos a más de **110.000 conductores profesionales** que, o bien han tenido que hacer dos cursos (el CAP en un centro y el de recuperación de puntos en otro) o bien han tenido que ir obligatoriamente a uno de los centros que tiene la exclusiva por parte de la DGT.

También AEA analizó en su informe presentado a la Fiscalía el modelo de cursos que se está utilizando en Europa y en ninguno de los países más importantes de nuestro entorno se utiliza un **sistema similar de concesión**. Ejemplos de ello son Francia (del cual supuestamente copiamos el modelo), Italia, Portugal o Alemania.

En Francia, por ejemplo, un automovilista que quiera realizar un curso de recuperación de puntos puede acudir, por ejemplo, a un centro del distrito nueve de París, donde el curso le **costaría 250 euros** mientras que en otro del distrito veinte pagaría solo 130 euros. Es decir, un **48% más barato**. Y diferencias similares existen entre centros de recuperación de puntos de diferentes departamentos.

La competencia se nota también en el servicio. Así, en Francia existen diversas organizaciones nacionales que **coordinan los centros de recuperación** de puntos (automóvil clubs, autoescuelas, centros de enseñanza), y es a través de ellas con las que se garantiza la rápida participación en un curso de recuperación de puntos cerca del domicilio, aunque se tenga que anular la convocatoria por falta de asistentes (en el caso de Francia está previsto un mínimo de 10 participantes). También se garantiza el **reembolso del dinero abonado**, o cambiar la reserva para otra fecha, o para otro centro en cualquier parte del territorio francés que más le convenga al usuario. **En España**, hasta ahora, el usuario **no tenía ningún derecho**. Solo pagar y callar. Pero gracias al ministerio fiscal y la sentencia de la Audiencia Nacional, esto va a cambiar para beneficio de los consumidores y usuarios.

https://www.elconfidencial.com/motor/2019-02-18/sentencia-cursos-recuperacion-puntos-dgt_1833274



¿Puedo sacarme el carnet de conducir sin pisar la autoescuela?

Ramiro Varea • original

No estoy de acuerdo con que un bien común, como es el aprendizaje de la conducción, esté monopolizado”, [relataba a El País hace unos años](#) el madrileño Gabriel Lucas. Este informático invirtió cuatro años y 2.500 euros en obtener el carnet de conducir por su cuenta y riesgo, sin pisar jamás una autoescuela. Quería demostrarse a sí mismo y a los demás que hay cuestiones que todo el mundo da por válidas –en este caso, la obligatoriedad de [acudir a una autoescuela](#) como paso necesario para lograr el permiso de conducción– “que se pueden cambiar para mejorarlas”. Porque, efectivamente, **sí es posible obtener el carnet de conducir por libre, al menos el permiso B** (el que permite manejar cualquier turismo).

Desde la Dirección General de Tráfico admiten que el de Lucas no es un caso aislado. Aunque evidentemente es una excepción, en España hay casi 100 personas que han optado por esta vía. **Una Orden Ministerial aprobada en el año 1981 permite “la obtención de una Licencia de Aprendizaje de la Conducción”** para conseguir el carnet. Esta licencia “podrá otorgarse por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo”.



El dato que no siempre se cuenta del carnet por puntos

“Para los valientes que por principios quieran adaptar el coche, ahí va la orden casi desconocida que lo explica todo. Es una pequeña joya y una más de esas mil y una leyes del país del se obedece pero no se cumple”, [recogía el blog](#) que animó a Gabriel Lucas a dar el paso.

“Son poquísimas las personas que eligen esta vía. Y **estamos en contra, como es lógico**. Quien se presenta por libre suele recibir clase de algún familiar o amigo, que no es profesor de Formación Vial. Lo más probable es que le transmita alguna información dudosa o falsa y contribuya a que el conductor novel adquiera algún vicio en el manejo del vehículo”, lamenta el presidente de la [Confederación Nacional de Autoescuelas \(CNAE\)](#), José Miguel Báez.

En la actualidad, **para presentarse al examen teórico** del carnet de conducir basta con superar el test psicofísico, presentar en Tráfico la solicitud y la documentación para realizar la prueba, y abonar las tasas. El examen consta de 30 preguntas tipo test y como máximo, el alumno podrá fallar tres. Si supera el corte, aguardan las clases prácticas. Aquí es donde la cosa se complica para los que deciden sacarse el carnet por su cuenta.

Dobles pedales, el seguro, un acompañante...

Además de adaptar el coche con doble pedal de freno y embrague para el copiloto, se debe asegurar el vehículo, lo cual es complicado por la negativa de las compañías de seguros a asumir riesgos de este tipo. La solución pasa por convencer al [Consorcio de Compensación de Seguros](#), pero evidentemente también conlleva un coste. Por último, se debe **designar quién será el acompañante durante el periodo de aprendizaje**.

Esta persona debe cumplir una serie de requisitos: poseer un carnet de conducir (permiso B), estar ligado al solicitante con “vínculo de parentesco, amistad o buena vecindad”, no haber sido condenado por hechos de tráfico y “vigilar de manera permanente la actuación del aprendiz para que este sea conforme a las normas de circulación”, entre otros. “**No valen los adiestramientos caseros**”, denuncia Báez, “ya que el tráfico es cada vez más complejo e incorporarse a él exige una buena formación, impartida por profesionales que estén al día”.

No obstante, la Licencia de Aprendizaje de la Conducción, en vigor desde 1981, puede tener los días contados. La DGT trabaja desde hace meses en un borrador del Real Decreto por el que se [modificará el Reglamento General de Conductores](#). La nueva norma recoge cambios importantes relacionados con el carnet de conducir: obligará a recibir una formación teórica presencial obligatoria (un mínimo de 8 horas) en la autoescuela antes de presentarse al examen teórico, y establecerá plazos mínimos para realizar la prueba práctica entre convocatorias no superadas. “Cada vez que el alumno suspenda una prueba deberá recibir al menos cinco clases prácticas más antes de volver a examinarse”, confirman desde Tráfico. La modificación, no obstante, [queda en el aire con la reciente convocatoria de elecciones generales, al igual que otras propuestas de Tráfico](#).

De aprobarse, los nuevos artículos derogarán *de facto* esa Orden Ministerial que durante casi 40 años ha permitido a casi un centenar de hombres y mujeres obtener el carnet de conducir de una manera tan poco ortodoxa. Desde la CNAE aplauden estas futuras medidas. “Hay una serie de materias (por ejemplo, la percepción del riesgo) que no pueden ser impartidas fuera del aula o a distancia. Si queremos menos muertos y menos heridos graves en las vías abiertas al tráfico de nuestro país, necesitamos reforzar la formación”, insiste José Miguel Báez.

En su opinión, **la asistencia a clases es una herramienta clave para concienciar a los futuros conductores**. “No hay otro modo de que el alumno descubra las fatales consecuencias de la velocidad excesiva o inadecuada, de las distracciones y del consumo de alcohol o sustancias estupefacientes al volante”, concluye.

Recibe la newsletter de EL MOTOR con toda la actualidad del mundo del automóvil y la moto, tecnología, seguridad, conducción y eficiencia.

[Apúntate](#)

Escándalo de los cursos de recuperación de puntos: así está

Vicente Cano • original



Sede de CNAE



dgt escándalo cursos puntos



congresos internacionales de Seguridad Vial

El escándalo de los cursos de recuperación de puntos saltó el verano pasado sin que, por ahora, se haya dado a conocer el resultado de la investigación de la adjudicación por parte de un organismo del Ministerio de Hacienda y de las contrataciones de Tráfico por parte del Ministerio del Interior

Si te gustan las [teorías conspiratorias](#), te vas a divertir, porque esta seguro que te pillará cerca y es que el **escándalo de los cursos de recuperación** sigue dando de qué hablar varios años después de que estallara hacia la opinión pública, puesto que en el sector las voces divergentes han protestado casi desde su puesta en marcha. El pasado 24 de enero, la Audiencia Nacional anuló el acuerdo de licitación que, en 2005, llevó a cabo el Ministerio del Interior y que sigue vigente adjudicando la impartición de los cursos de recuperación de puntos a la CNAE en casi toda España.

La DGT ha recurrido esta sentencia y será el Tribunal Supremo a quien le toque decidir,

finalmente, cómo se regula esta actividad que por ahora seguirá en régimen de concesión administrativa. Cuando se puso en marcha el carné por puntos, la idea era ir abriendo a nuevos centros la posibilidad de **impartir estos cursos de recuperación de puntos**, pero tras más de 10 años, esto no se ha producido y numerosos centros se sienten discriminados e indefensos ante la imposibilidad de impartir estas formaciones. Tras varias revelaciones en 2016, de hecho, se puso el el foco en todo el sector de las autoescuelas y su guerra interna.

La cantidad de dinero que generan estos cursos es menguante, pero aún así ingente, y sigue estando manejada casi en exclusiva por algunas de estas empresas. Desde [Pons Seguridad Vial](#) -una de las entidades que se sienten perjudicadas por el actual sistema- valoran que la Sentencia de la Audiencia Nacional, en defensa de los derechos de los ciudadanos a los servicios públicos y la libertad de empresa de las Autoescuelas, insta a corregir el sistema actual indicando su carácter contrario a derecho. En concreto, tal y como concluye el Fundamento Undécimo, "el régimen concesional para la gestión de este servicio resulta incompatible con el Derecho de la Unión".

Así se destapó todo en 2016

Antes de que sigas leyendo, debo pedirte disculpas porque no voy a poder contarte todo lo que he leído y, sobre todo, mucho de lo que me han contado sobre los supuestos **tejemanejes de CNAE**. Para ello, haría falta tener todas las pruebas sobre el **amaño de los cursos de recuperación de puntos** sobre la mesa y no es estilo de AUTOBILD.ES acusar sin ellas, aunque el clamor de una multitud de autoescuelas contra su organismo de representación sectorial haya sido muy importante. Todo estalló o, mejor dicho, volvió a estallar y se hizo público en mitad del verano de 2016 cuando se conoció el contenido de la [grabación de una conversación entre Marta Carrera \(DGT\) y José Miguel Báez](#) (presidente de CNAE), que puedes escuchar al completo justo aquí debajo.

De ella se desprende que convenían las cláusulas del concurso de **adjudicación de los cursos de recuperación de puntos**, pero como de la misma no se deduce nada necesariamente ilegal, es mejor que saques tus propias conclusiones. Eso sí, tras conocerse su contenido, se cesó fulminantemente a la que era subdirectora de Conocimiento Vial de Tráfico. Aunque el ministro de Interior en 2016, [Jorge Fernández Díaz](#), aseguraba confiar en su inocencia. Entonces, el último concurso se suspendió y fue revisado por un organismo dependiente del Ministerio de Hacienda.

Desde Tráfico eluden dar más explicaciones a este respecto hasta que se produzca una resolución tanto de este asunto, como la que internamente han estado llevando en Interior sobre la cúpula de la DGT. Sin embargo, ahora que ya sí se ha pronunciado la Audiencia Nacional, Tráfico ha decidido recurrir. En su derecho está, aunque por otro lado la DGT afirme que está trabajando en una profunda revisión del permiso por puntos.

Por su parte, en Pons Seguridad Vial valoran que aunque este sistema podría entenderse que priorizaba entonces la monitorización de todos los elementos del sistema por encima del derecho de los ciudadanos al fácil acceso a los servicios públicos y la libertad de mercado en la formación, evidentemente no era la opción más deseable, ni para los ciudadanos, ni para el mercado, por el riesgo de que el sistema permita prácticas monopolísticas.

Si algo 'bueno' ha tenido el **escándalo de los cursos de recuperación de puntos**, aunque haya pasado casi inadvertido en la peculiar realidad política española es que se ha podido ver un raro ejemplo de responsable político que dimite nada más aparecer una sombra de duda sobre su gestión. De hecho, en realidad [María Seguí renunciaba](#) por otro asunto que

relacionaba a su marido con la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).

Como decía, con tanto caso de presunta corrupción política y un Gobierno, entonces, en funciones, todo esto pasó sin pena ni gloria, pero ahora, tres meses después, todavía sigue sin haber noticias de las investigaciones oficiales. Y es que, aunque lo que esté sobre la mesa sea la **última adjudicación de los cursos de recuperación** de puntos, en realidad, el asunto viene de muy lejos y alcanza a varias administraciones del Partido Popular y del PSOE. Resumiendo, en **2006, cuando se estableció el carné por puntos**, la DGT llevó a cabo un concurso público para adjudicar los cursos de recuperación. Todos los lotes fueron entonces adjudicados a CNAE.

Un sistema basado en un concurso de 2006

Desde **CNAE se defienden**: "Tuvimos que asumirlos a pesar de que sabíamos que en muchas publicaciones estos cursos iban a generar pérdidas, como así ha sido. Por eso, y porque las cosas se hicieron con prisa, tuvimos que recurrir a autoescuelas cercanas a la dirección en muchos casos para que asumieran esta responsabilidad que nadie entonces quería". Y seguramente tengan razón parcialmente en ciertas poblaciones de provincia, pero también es verdad que la autoescuela de Madrid que más dinero ingresa por los cursos de recuperación puede embolsarse anualmente unos 600.000 euros.

El escándalo de los cursos de recuperación de puntos (19)



asistimos al curso de recuperación



En Torrejón de Ardoz, esta autoescuela sin actividad



Autoescuela Ferrol



María Seguí en el centro, con José Miguel Báez (presidente de CNAE) y Luis Montoro

Así, en 2015, **Tráfico** decidió poner fin a este presunto monopolio denunciado por la Comisión nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) al adjudicar en un nuevo **concurso para el carné por puntos** uno de los cinco lotes a la UNED-Fundación Invesford (Castilla-La Mancha, Valencia, Murcia y Baleares) y otro, a PONS Seguridad Vial (Galicia, Asturias y Cantabria). CNAE seguía manteniendo otros tres lotes, pero todas las partes presentaron recursos. En junio de este año, el Tribunal de Recursos Contractuales de Hacienda había estimado que los proyectos presentados por PONS y UNED tenían deficiencias, por lo que de nuevo, todos los lotes quedaban en manos de CNAE. A los pocos días, algunos medios de comunicación recibimos un correo anónimo con la mencionada grabación y un archivo con su transcripción completa.

Casi nadie duda de que esta se hace con un dispositivo que porta el propio **José Miguel Báez**, porque se le oye salir del despacho. Por otro lado, también está claro que su divulgación no beneficia a los **intereses de CNAE**: en la confederación apuntan a que esta filtración proviene de otra de las partes interesadas y que fue una escucha ilegal. El asunto está, según CNAE, denunciado ante la **Policía Nacional**. Sin embargo, esta guerra sucia en el sector de las autoescuelas viene de tiempo atrás y muchos de quienes se han enfrentado a la cúpula de la CNAE subrayan la afición de José Miguel Báez por grabarlo todo.

Jesús Menéndez, fundador de las autoescuelas La Guagua (Tenerife), acusa: **"Báez graba todas sus conversaciones**. Hace décadas, me puso un micro en un sitio común compartido entre su autoescuela y la mía. En CNAE tenía un archivo con todo esto guardado. Aunque no me consta que haya chantajeado a nadie, sí le gustaba utilizar aquello para presionarte si lo veía oportuno. Imagínese, no hace mucho, me llamó alguien cercano a Báez para vernos y tratar de acercar posturas y yo le dije que solo hablaríamos desnudos en la habitación de un hotel que yo eligiera".

Los cursos de recuperación de puntos son un gran chollo

Otro de los que llevan años enfrentados a la cúpula de CNAE es **Emilio Fernández**, quien fundó con unos 60 socios la plataforma Recupera tus puntos en tu autoescuela para pedir la liberalización del sistema. "Hace cuatro años, Báez cambió los estatutos para poder seguir siendo presidente. Su gran negocio es la editorial y los puntos", afirma Fernández. Pero, **¿son los cursos de recuperación de puntos un chollo?** Cada año, unos 70.000 conductores reciben un Curso de Sensibilización y Reeducación Vial para recuperar puntos perdidos del carné. Hay dos tipos: Parcial (dura 12 horas, obtienes hasta seis y cuesta 210 euros) y Total, para los que se han quedado sin ninguno (dura 24 horas, obtienes ocho puntos y cuesta 395 euros).

Este último **curso parcial de recuperación de puntos**, han pasado unos 150.000 conductores desde 2006. A lo largo de todo este tiempo, esta actividad habría generado unos 140 millones de euros. Algo más del 82,5% se lo han repartido 200 autoescuelas y CNAE, el otro 17,5%. La Confederación Nacional de Autoescuelas afirma que estos cursos no daban beneficios al principio, y que todavía ahora, 60 o 70 de las 200 autoescuelas que los imparten deben hacerlos con solo uno o dos alumnos y que acaban perdiendo dinero. Los centros tienen la obligación de organizar al menos un curso de recuperación parcial al mes, y en la nueva licitación se iban a reubicar algunos de ellos por distintas causas.

Además, la CNAE tenía en su proyecto hasta 360 establecimientos para toda España, salvo el País Vasco y Cataluña. Sin embargo, según sus propios datos, alrededor del 75% de las autoescuelas que están ofreciendo los cursos ahora se encuentra también en el propio proyecto. Es difícil pensar que este sea un negocio ruinoso para las autoescuelas. Si **comparas el precio de los cursos de recuperación de puntos** con los cursos del CAP (para renovar permisos profesionales), de 35 horas y que cuestan 150 euros, la hora de clase te sale a 4,2 euros, mientras que el curso de recuperación de todos los puntos cuesta 16,45€/h y el Parcial, 17,5€/h. La autoescuela que más dinero ingresa por estos cursos en Madrid factura anualmente unos 600.000 euros.

Por eso, y por un mercado que registra 750.000 nuevas licencias cuando en 2008 se podían hacer 1.300.000, todo el sector ha visto en estos cursos de recuperación de puntos una jugosa fuente de ingresos... en manos de unos pocos. Muchas veces, miembros o exmiembros del comité ejecutivo o de la **junta directiva de la CNAE** (compuesta por los presidentes de las asociaciones provinciales) o sus afines. Además, se acusa a Báez de "mercadear" con los centros. Asimismo, los cursos no se hacen debidamente, como ha podido comprobar [AUTOBILD.ES](#). "Y eso que, en Madrid, por lo menos se hacen, y bastante bien en comparación con otros sitios", acusa Emilio Fernández.

La CNAE se defiende de esto: "Se han retirado los cursos de recuperación a algunas autoescuelas y se han entregado a otras, pero siempre, en casos en los que hemos detectado irregularidades. Su realización está auditada por la empresa TÜV-Rheinland". Sin embargo, varios inculpan a su presidente de otorgar estos centros a amigos o utilizarlos para apropiarse de las voluntades de rivales. "Lo primero que hace es intentar comprarte: a mí me ofreció seis centros", afirma Emilio Fernández. [Miguel Aldana](#), otro de los grandes enemigos del presidente Báez, cuenta que a él también le había ofrecido centros. Ellos dos y Jesús Menéndez estuvieron entre el grupo de empresarios indignados por no recibir cursos de puntos y otras disputas con Báez y la CNAE, que decidieron contratar a un famoso despacho de abogados en 2014.

¿La liberalización es positiva?

Su objetivo era **presionar al Gobierno de Mariano Rajoy** durante la redacción de la [nueva Ley de Seguridad Vial](#) e introducir una reforma que liberalizara el sector. A su favor contaban con el duro informe que en 2009 había emitido la CNMC contra el supuesto monopolio adjudicado a CNAE y la participación de un exministro como principal [lobbista de CNAE](#). "Nos gastamos 80.000 euros. Poco después, nos dijeron que no solo estaba hecho, sino que iba a toda velocidad", afirman. En marzo de 2014, este fue el único punto que la mayoría absoluta del PP rechazó de todas las enmiendas que habían presentado ellos mismos al Senado. De hecho, fue la oposición (PSOE) la que denunció la labor ejercida, precisamente, por el mencionado despacho y la tachó de "antidemocrática".

El diario de esta sesión estuvo colgado unos días en la [web de la CNAE](#) para defender que todo había transcurrido con total normalidad. Aunque sí hay una irregularidad en su acepción de "poco común": que la mayoría absoluta del PP se plegó a las objeciones de la oposición, cosa que no pasó muchas veces durante la pasada legislatura. Pero, ¿liberalizar los cursos del carné por puntos es lo mejor? Para las autoescuelas que no los tienen, sí, aunque CNAE argumenta que, estando programados como están, sería difícil, por ejemplo, que personas afectadas por siniestros pudieran ir siempre a dar charlas y que, si todos los hicieran, bajaría la calidad.

De hecho, tanto la cúpula de AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal) como el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia son señalados también por los rivales de CNAE por defender los intereses de Báez en esta **guerra sucia de las autoescuelas**. Los primeros asisten a los cursos para dar charlas o cobran por participar en sus eventos; los segundos crearon los manuales de sensibilización e imparten la formación específica a los profesores de estos cursos, que cuesta unos 1.000 euros.

AUTOBILD.ES ha comprobado que **los cursos de recuperación de puntos son más que mejorables**: ya hay 8.759 conductores que han pasado por ellos en dos ocasiones y otros 219, tres veces o más. De hecho, la propia CNAE reconoce que los multirreincidentes son un claro ejemplo de que hay que cambiar muchas cosas. Tanto el programa, como el coste de los cursos han sido estipulados por la DGT, pero queda claro que, comparados con los precios del sector, son escandalosamente caros. Por ahora, la única conclusión que puede extraerse de este asunto, como de tantos otros es que cuando la Administración del Estado es descuidada, siempre lo paga el ciudadano...



La Audiencia Nacional contra la DGT por los cursos de recuperación de puntos

Carlos Cancela • original

Por el acuerdo de licitación para regular los cursos de recuperación de puntos del carné de conducir

La **Audiencia Nacional** ha anulado el acuerdo de licitación llevado a cabo por la orden del Ministerio del Interior de **28 de julio de 2005** por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción que se publicó en el boletín oficial del estado del 10 de agosto. La sentencia de la sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional así lo ha sentenciado el pasado **28 de noviembre**.

Este procedimiento judicial supone un nuevo varapalo a la política de la Dirección General de Tráfico, ahora dirigida por **Pere Navarro**. Fue el propio Pere Navarro, en su anterior etapa al frente del organismo del ministerio del Interior, el que puso en marcha el carné por puntos. También fue el responsable de la adjudicación de los cursos de recuperación de puntos, en exclusiva, a la **Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE**.

En este tipo de procedimientos judiciales, nunca actúa la Fiscalía General del Estado. Sin embargo en este caso, y tras petición por parte de la asociación de defensa de los conductores, **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**, finalmente el ministerio Fiscal se personó en el caso. La razón es que una de las funciones de este organismo judicial, aunque poco conocida, es la de defender los derechos de los consumidores.

En este caso lo que estaba en juego era el **derecho de los consumidores**, los conductores, que debían hacer cursos de recuperación de puntos y que tenían que pagar **sobrepagos** en dichos cursos y muchas limitaciones a la hora de poder realizarlos. Por ejemplo, en otros países se pueden hacer los cursos **también los domingos**, mientras que en España esa opción no es posible, con el correspondiente perjuicio para los usuarios.

La organización de defensa de los conductores ha dirigido un escrito al Fiscal General de Estado para felicitar la **magnífica actuación** que el Ministerio Fiscal ha desarrollado, en defensa de los consumidores españoles, en el asunto de los cursos de recuperación de puntos de la DGT. Como consecuencia, la adjudicación de los mismos **ha sido anulada** por la Audiencia Nacional por ser contrarios al Derecho de la Unión y por **restringir la competencia**.

A pesar de la oposición de alguna de las partes en el proceso judicial para que el **Ministerio Fiscal se personara** en este procedimiento en defensa de los consumidores y usuarios, su actuación ha sido decisiva en la resolución favorable del recurso. Hace dos años, **AEA** solicitó al Fiscal General de Estado la intervención del Ministerio Fiscal en este procedimiento. Su actuación se basa en la protección de los derechos de los consumidores y usuarios en asuntos que no corresponden estrictamente al ámbito civil (como puede ser la subida del precio de la luz), sino que están enmarcados dentro del **ámbito administrativo**, pero con efectos muy negativos para éstos porque el modelo utilizado por la DGT daba lugar a **prácticas monopolísticas**.

En su petición, AEA no sólo hizo un pormenorizado análisis del modelo utilizado por la DGT desde que se implantó el permiso por puntos en España sino que aportó **reiterados informes** de diversas entidades oficiales (Comisión Nacional de la Competencia, Autoridad Catalana de la Competencia, CNMC) que advertían los efectos negativos del sistema. El **Defensor del Pueblo** también en 2013 formuló una recomendación para que la DGT utilizara un modelo menos lesivo para la competencia y más eficiente para los ciudadanos. Dichos informes fueron ignorados por Tráfico.

Uno de los aspectos más controvertidos de los cursos diseñados por la DGT es su precio, ya que al tratarse de una **prestación patrimonial** de exigencia o realización obligatorias, debía haberse establecido por una norma con rango de ley, que hubiera justificado el coste real del

servicio. Como no se ha elaborado ningún informe económico **ni se ha justificado el precio** que se cobra, no se puede determinar si éste cumple con la Ley de Tasas y Precios Públicos.

En el informe a la Fiscalía se evidenciaba un **importante sobrecoste** en el precio que los automovilistas tenían que pagar al realizar alguno de estos cursos en relación a otros de características similares realizados en régimen de autorización. Así, por ejemplo, mientras un curso de recuperación del permiso sale a **16,60 € la hora**, el curso de capacitación profesional que deben realizar periódicamente los transportistas (Cursos CAP) sale a tan **sólo 5 € la hora**. Incluso el Servicio Público de Empleo Estatal fijaba en 8 € la hora de acción formativa asociado a los certificados de profesionalidad.

También **se denunciaba** ante el Ministerio Fiscal la grave distorsión del mercado que se producía con los **cursos diseñados por la DGT** en relación con los cursos de formación continua que periódicamente deben realizar los transportistas (CAP). En España, existen 4.117 centros autorizados para impartir cursos CAP donde se pueden realizar este tipo de formación que conforme a la legislación europea también permite recuperar puntos.

Sin embargo, dado el modelo diseñado por la DGT un transportista sólo podría recuperar puntos si hiciera el curso CAP en unos de los **243 centros** que tienen la concesión por parte del organismo de tráfico, con lo que sus posibilidades de elección de centro se ve reducida en un 95% (**de 4.117 a solo 243 centros**).

Y eso es lo que le ha ocurrido desde la puesta en marcha del carné por puntos a más de **110.000 conductores profesionales** que, o bien han tenido que hacer dos cursos (el CAP en un centro y el de recuperación de puntos en otro) o bien han tenido que ir obligatoriamente a uno de los centros que tiene la exclusiva por parte de la DGT.

También AEA analizó en su informe presentado a la Fiscalía el modelo de cursos que se está utilizando en Europa y en ninguno de los países más importantes de nuestro entorno se utiliza un **sistema similar de concesión**. Ejemplos de ello son Francia (del cual supuestamente copiamos el modelo), Italia, Portugal o Alemania.

En Francia, por ejemplo, un automovilista que quiera realizar un curso de recuperación de puntos puede acudir, por ejemplo, a un centro del distrito nueve de París, donde el curso le **costaría 250 euros** mientras que en otro del distrito veinte pagaría sólo 130 euros. Es decir, un **48 % más barato**. Y diferencias similares existen entre centros de recuperación de puntos de diferentes departamentos.

La competencia se nota también en el servicio. Así, en Francia existen diversas organizaciones nacionales que **coordinan los centros de recuperación** de puntos (automóvil clubs, autoescuelas, centros de enseñanza), y es a través de ellas con las que se garantiza la rápida participación en un curso de recuperación de puntos cerca del domicilio, aunque se tenga que anular la convocatoria por falta de asistentes (en el caso de Francia está previsto un mínimo de 10 participantes). También se garantiza el **reembolso del dinero abonado**, o cambiar la reserva para otra fecha, o para otro centro en cualquier parte del territorio francés que más le convenga al usuario. **En España**, hasta ahora, el usuario **no tenía ningún derecho**. Sólo pagar y callar. Pero gracias al Ministerio Fiscal y la sentencia de la Audiencia Nacional, esto va a cambiar para beneficio de los consumidores y usuarios.



La Audiencia Nacional anula la concesión a CNAE de los cursos de recuperación de los puntos del carnet

CdS • original

Con esta decisión, los conductores que necesiten recuperar puntos o el carnet tendrán una oferta más amplia para elegir el centro de formación.



Se está trabajando en la posibilidad de que los profesionales puedan obtener cuatro puntos como convalidación a los cursos CAP.

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transportes de Murcia, Froet, ha valorado positivamente la sentencia de la Audiencia Nacional que anula la concesión de los cursos de **recuperación de los puntos del carnet de conducir**, que desde hace una década ostenta la patronal de autoescuelas CNAE, al considerar que atenta contra la libre competencia y vulnera el derecho europeo.

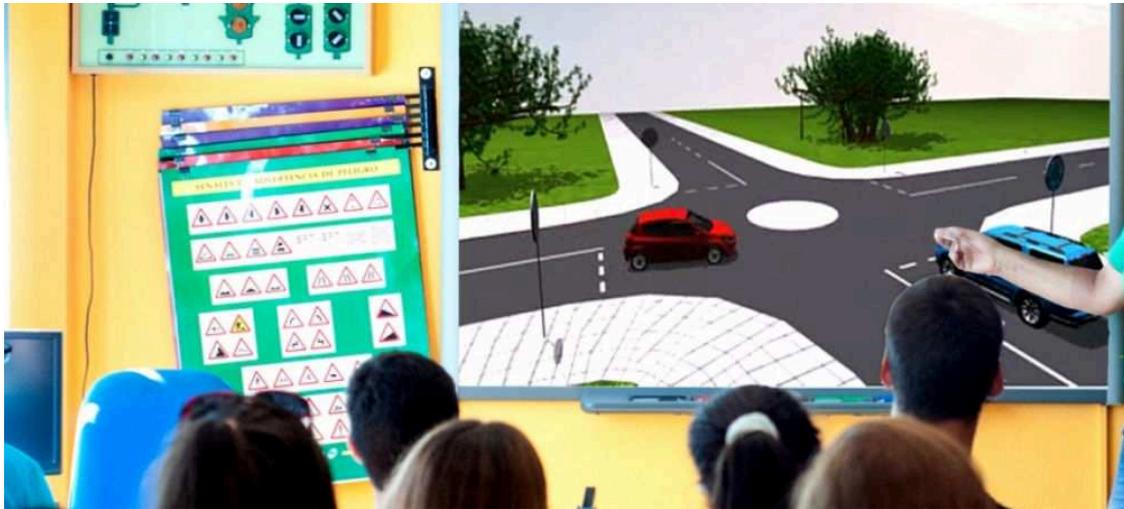
Una vez entre en vigor la resolución, contra la que todavía **cabe recurso ante el Tribunal Supremo**, los conductores que necesiten recuperar puntos o el carnet tendrán una oferta más amplia para elegir el centro de formación.

El objetivo de la Escuela de Conductores de Froet es **ampliar el horario de los centros de formación** para ajustarse a la demanda, dado que cualquier conductor podría hacer estos cursos. No obstante, se está trabajando en la posibilidad de que los profesionales puedan obtener cuatro puntos, como convalidación a los cursos CAP que tienen que renovar cada cinco años.

Actualmente, existen **formaciones de 12 horas de duración** para recuperar los puntos perdidos y otras de 24 para conseguir el carnet si ha sido retirado. Ambos son teóricos, pero en el segundo caso, hay que superar un examen teórico.

Se liberalizan los cursos para recuperar puntos del carnet de conducir

original



La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transportes de Murcia considera una “magnífica noticia” la sentencia de la Audiencia Nacional por la que se anula la concesión de los cursos para recuperar puntos del carnet de conducir, que desde hace diez años ostenta la patronal de las autoescuelas CNAE, al considerar que atenta contra la libre competencia y vulnera el derecho europeo.

- Se está trabajando en la posibilidad de que los conductores profesionales puedan obtener 4 puntos como convalidación a los cursos CAP que tienen que renovar obligatoriamente cada cinco años, según señalan desde Froet.

De esta forma, una vez entre en vigor la sentencia, contra la que todavía cabe recurso ante el Tribunal Supremo, **los conductores que necesiten recuperar puntos o el carnet de conducir tendrán una oferta mucho más amplia a la hora de elegir el centro de formación que necesiten, y no sólo los fijados por CNAE.**

¿Cuatro puntos como convalidación a los cursos CAP?

El director de la Escuela de Conductores de Froet, Jesús Martínez, anunció que “la previsión es de ampliar el horario de nuestros centros de formación” para ajustarse a la demanda, y explicó que cualquier conductor, sea o no profesional, podría hacer estos cursos, ya que no hay formación específica para conductores de camión o autobús, puesto que el permiso de conducir es único, aunque disponga de distintas categorías.

No obstante, avanzó que **se está trabajando en la posibilidad de que los conductores profesionales puedan obtener 4 puntos** como convalidación a los cursos CAP que tienen que renovar obligatoriamente cada cinco años.

Así son los cursos de reeducación

Los cursos de reeducación se dividen en dos modalidades: uno para obtener los puntos perdidos, de 12 horas de duración, y otro para conseguir el carnet de conducir si ha sido retirado, de 24 horas de duración. Ambos cursos son teóricos, y en el segundo caso hay que superar un examen teórico para poder recuperar el carnet de conducir.

El pasado año unos 68.000 conductores pasaron por alguno de estos cursos de recuperación en el conjunto del país.

La DGT alertará a los mayores de 65 años de la importancia de respetar las normas

EL NORTE

VALLADOLID. La Dirección General de Tráfico llevará a cabo una campaña divulgativa con charlas en centros de mayores y residencias, entre otros, para concienciar a las personas mayores de 65 años de la importancia de estar atentos y respetar las normas de circulación. Así lo informó ayer la subdelegada del Gobierno, Helena Caballero, durante la celebración de la Comisión Provincial de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial de Valladolid, en la que recordó que cuatro de los fallecidos en accidentes de tráfico el año pasado,

un número «muy alto», eran mayores de 65. Caballero detalló el calendario de campañas que se llevarán a cabo a lo largo del presente ejercicio. La próxima será la de control de camiones y autobuses, que se lleva a cabo desde este lunes al 24 de febrero; la de cinturón y sistemas de retención infantil se realizará del 11 al 17 de marzo y del 30 de septiembre al 6 de octubre; y la de velocidad, del 1 al 7 de abril y del 12 al 18 de agosto. También las habrá de motocicletas, seguridad vial laboral, alcohol y drogas, ciclistas, distracciones, furgonetas y condiciones del vehículo.

SEGURIDAD VIAL | NORMATIVA



Dos agentes del Subsector de Tráfico controlan en Castañares la carga de un vehículo articulado. / ALBERTO RODRIGO

4 de los 49 conductores que han perdido el carné dos o más veces son profesionales

El jefe provincial de Tráfico, Raúl Galán, advierte de que la DGT se plantea cambiar el sistema de recuperación de puntos para ponérselo más difícil a los reincidentes

I. ELICES / BURGOS

Quienes más tiempo pasan en la carretera, quienes se ganan la vida en la ruta son, sin duda, los que más ejemplo deberían dar a la hora de respetar las normas de circulación. Lamentablemente no siempre es así. Por ello la DGT y la Guardia Civil se ven obligadas a efectuar campañas, cada cierto tiempo, de vigilancia especial de los conductores profesionales, ya sean camioneros, chóferes de autobuses escolares o repartidores. En los 12 años de vigencia del carné por puntos, un total de 49 burgaleses han per-

dido todo el saldo en dos ocasiones o más, de los que cuatro tienen la condición de profesional, todos ellos hombres.

La estadística «no es para ser alarmistas», advierte Raúl Galán, jefe provincial de Tráfico, quien al mismo tiempo hace un llamamiento para que «todos los conductores cumplan con el Código de Circulación». Y es que tanto la DGT como la Benemérita se han llevado desagradables sorpresas en controles de alcohol y drogas. Sin ir más lejos, hace menos de un año una conductora de ambulancia dio positivo en sustancias estupefacien-

tes cuando trasladaba a un paciente al Hospital Universitario (HUBU). Y no han sido pocos los accidentes provocados por vehículos pesados en que los chóferes han dado positivo en alcohol. En último caso, el más sonado, el del camionero portugués que arrolló el pasado verano a una pareja gallega cuando circulaba por la N-1, en Quintanapalla. Murieron en el acto tras caer el tráiler sobre el coche en el que viajaban.

En un momento en que las cifras de siniestralidad empiezan a estancarse tras años de descensos, la DGT se plantea algunas reformas

HASTA EL DÍA 24

Una semana de control especial

El Subsector de Tráfico de la Guardia Civil participa esta semana en una campaña de vigilancia de camiones, autobuses y furgonetas que organiza la organización de policías de tráfico (Tispol). Controlarán la velocidad, las horas de conducción y descanso, el tacógrafo, el exceso de peso y los defectos de seguridad.

del carné por puntos para seguir en la senda de la caída de la accidentalidad. Así, señala Galán, la DGT podría ir un paso más allá con la valoración de las aptitudes de los conductores reincidentes. Así, podrían ser considerados como no cualificados para conducir a aquellos automovilistas -y profesionales-, sobre todo- que presenten síntomas de adicción a drogas o alcohol, con lo que perderían su permiso (al no recuperar puntos) hasta que no certifiquen su rehabilitación.

Asimismo, la DGT asume que los cursos de recuperación de puntos deberían ser más efectivos. Para ello, la estrategia pasaría por personalizarlos de acuerdo al perfil del infractor. Un ejemplo son los sancionados por alcoholemia, quienes, pese a someterse a esta reeducación en los centros concertados por Tráfico, presentan una elevada tasa de reincidencia, con lo que parece claro que la formación no cumple con su cometido satisfactoriamente.

En estos momentos, en Burgos imparte estos cursos el Centro Técnico de Conducción. El de recuperación parcial cuesta 211 euros, mientras que el de todos los puntos alcanza los 398 euros. Para los conductores de bus y camión hay una rebaja del 21%.

TRÁFICO | BALANCE NEGRO EN LA CARRETERA ENTRE SEVILLA Y CÁDIZ

La N-IV roza las cuarenta muertes en accidentes en diez años

● Un joven de 23 años fallece tras chocar contra un camión en El Cuervo ● El fin del peaje de la AP-4 parece la solución más rápida ante el retraso del desdoble

Fernando Pérez Ávila SEVILLA

La N-IV lleva años siendo una de las carreteras más peligrosas de España. Pocas vías en todo el país suman los datos de siniestralidad de esta carretera nacional que conecta Sevilla y Jerez de la Frontera. Casi cuarenta muertos en los últimos diez años. 38 para ser exactos. Y más de un centenar desde que empezó el siglo XXI. Una estadística que parece más propia de otros tiempos, cuando la siniestralidad vial era, con diferencia, la principal causa de muerte en España, cuando apenas había autopistas y autovías que redujeran los accidentes considerablemente y cuando todavía los coches no incorporaban los mecanismos de seguridad que hoy llevan.

El último en engrosar esa trágica lista es un joven de 23 años, vecino de Lebrija, que el domingo por la noche falleció en un accidente de tráfico ocurrido a dos kilómetros de El Cuervo, en el punto kilométrico 611. El turismo que conducía colisionó frontalmente contra un camión cargado de ladrillos, que se incendió tras el impacto. El camionero pudo salir de su vehículo y resultó herido leve, pero el conductor del turismo murió prácticamente en el acto. El siniestro se produjo poco antes de la medianoche del domingo al lunes en un tramo en el que ya se han registrado numerosos accidentes antes.

El servicio de emergencias 112 recibió varias llamadas alertando del accidente. Envío al lugar de los hechos a la Guardia Civil, a los Bomberos de la Diputación, al servicio de emergencias sanitarias del 061 y a los trabajadores de mantenimiento de la vía. Los sanitarios no pudieron hacer nada por salvar al joven accidentado, cuyo cuerpo tuvo que ser rescatado de los restos de su coche por los Bomberos del parque de Lebrija, el

más cercano al lugar de los hechos y de la misma localidad en la que residía la víctima.

El alcalde de este municipio, el socialista José Barroso, publicó el siguiente mensaje en las redes sociales tras el suceso: "Hoy hemos conocido, una vez más, una trágica noticia. Esta madrugada ha fallecido un joven lebrijano en la carretera A4 (sic). Mi más sentido pésame a toda su familia. Hoy, más que nunca, nos reafirmamos en la necesidad urgente de poner, de una vez por todas, una solución a la elevada siniestralidad de esta carretera. El desdoble de la A4 desde Los Palacios hasta el aeropuerto de Jerez debe convertirse en una prioridad. Estoy seguro de que podríamos evitar muchos tristes días como el de

coincida con la liberación del peaje de la AP-4, que está prevista para el 1 de enero de 2020. Tanto el PP cuando era ministra de Fomento Ana Pastor como el Gobierno socialista que ahora cesa han anunciado que no se renovará la concesión del peaje de esta vía. Pero nadie garantiza que el nuevo Gobierno que salga de las elecciones generales del 28 de abril mantenga estas promesas.

En cualquier caso, el fin del peaje parece la alternativa más sencilla y económica para reducir la siniestralidad de la N-IV. Buena parte del tráfico que soporta esta carretera nacional pasaría ahora a una autopista de dos carriles por sentido.

El efecto sería similar al de la

El siniestro de ayer se produjo a la altura del término municipal de El Cuervo

hoy. D.E.P". El mensaje del regidor lebrijano hace referencia a una vieja reivindicación de los alcaldes, y de todos los vecinos, del Bajo Guadalquivir: el desdoble completo de la N-IV o la liberación del peaje de la AP-4.

Por el momento están en marcha las obras del desdoble en el tramo más cercano a Sevilla, entre Dos Hermanas y Los Palacios, que también es el que más tráfico soporta porque son muchos los vecinos de Los Palacios que se desplazan a diario a Sevilla para trabajar. Las obras han estado paralizadas durante meses y ahora se han retomado, pero el desdoble ya debería haberse terminado y aún no tiene fecha para su culminación. Como tampoco hay previsiones para ampliar el resto de la carretera hasta Jerez.

Puede que la inauguración

Los accidentes de la N-IV en la provincia en los últimos diez años





FERMÍN CABANILLAS / EFE

Uno de los últimos accidentes ocurridos en la N-IV, el pasado mes de agosto.

Autovía de la Plata. La construcción de la A-66, que conecta Sevilla con Gijón, supuso una reducción drástica de los accidentes mortales de la antigua N-630, que llegó a ser también otra de las carreteras más peligrosas de España. Los alcaldes de los municipios del Corredor de la Plata mandaban esuelas a la Moncloa cada vez que fallecía alguien en accidente en esa carretera. El regidor de Los Palacios, Juan Manuel Valle (IU), copió esa peculiar forma de protesta y envió durante un tiempo coronas de flores al Consejo de Ministros cada vez que había un accidente mortal en la N-IV.

Pese a la liberación de la AP-4, los alcaldes de la comarca seguirán pidiendo el desdoble com-

Los alcaldes de la comarca insisten en la necesidad de desdoblar la carretera

pleto de la N-IV, pero a buen seguro lo harán con mucha menos fuerza si se acaba por fin con el peaje de la autopista de Cádiz, se reduce el tráfico de la vieja carretera nacional y, por lógica, el número de accidentes con víctimas mortales. La N-IV no es una carretera peligrosa porque el asfalto o la señalización esté en mal estado (salvo en el tramo en obras entre Dos Hermanas y Los Palacios, donde la señalización es bastante confusa).

Tampoco es una vía en la que haya una escasa visibilidad, pues es recta en su mayor parte. Tiene pocas curvas y, salvo algunas que están precisamente en el tramo más próximo a El Cuervo, no son demasiado cerradas ni difíciles de trazar. El asfalto también está en buen estado y



JOSÉ ÁNGEL GARCÍA

Corona de flores en la carretera.

hay márgenes en los arcenes. El problema de esta carretera es el elevadísimo volumen de tráfico que soporta. Por ella pasan más de 20.000 vehículos al día, según los cálculos hechos por los propios alcaldes de la comarca. Y muchos de ellos son camiones de gran tonelaje, que optan por esta vía para ir de Sevilla a Cádiz o viceversa y evitar así el peaje de la AP-4.

Esto ralentiza enormemente la velocidad y obliga a los conductores de los turismos a ir al ritmo que van marcando los camiones, que en ocasiones no suele sobre pasar los 60 ó 70 ki-

lómetros por hora. Muchos de los conductores pierden la paciencia tras decenas de kilómetros a esta velocidad y optan por adelantar. El denso tráfico de la carretera hace que cada adelantamiento sea una maniobra de riesgo, pues hay escaso tiempo para poder rebasar a los camiones y volver al carril contrario.

De hecho, la mayoría de los accidentes que ocurren en esta carretera son choques frontales entre turismos o entre turismos y camiones. Este tipo de colisiones son las más graves para los conductores y generalmente se saldan con al menos un falleci-

LAS CLAVES

Choques frontales

La mayoría de los accidentes mortales en la N-IV son choques frontales por intentos de adelantamientos.

Camiones

La carretera soporta un importante volumen de tráfico pesado, con camiones de gran tonelaje que optan por este itinerario para evitar el peaje.

Solución

El fin del peaje de la AP-4, previsto para dentro de diez meses, es la medida más rápida para reducir la siniestralidad en la N-IV, dado el gran retraso que padecen las obras del desdoble.

do. En ocasiones han muerto hasta cuatro personas en un mismo accidente, como el ocurrido el 23 de octubre de 2013 en el punto kilométrico 588,7, en el término municipal de Utrera. Como la mayoría de los choques mortales registrados en esta vía, fue una colisión frontal entre un turismo y un camión. Fallecieron cuatro vecinos de Los Palacios y Dos Hermanas, que viajaban en un Ford Mondeo, mientras que los ocupantes del camión resultaron heridos leves.

En estos diez años ha habido dos siniestros con tres víctimas

mortales cada uno. El primero fue el 31 de julio de 2011 en el kilómetro 566, entre Los Palacios y Dos Hermanas. En este accidente se vieron implicados tres vehículos. Los muertos fueron un matrimonio de Los Palacios y la novia de uno de los hijos del mismo, que se dirigían a Sevilla para hacer unas compras en el mercadillo del Charco de la Plata.

Dos días después, el 2 de agosto, hubo otro accidente con dos muertos al salirse un todoterreno de la vía. Ocurrió en el punto kilométrico 574, en la variante de Los Palacios, a ocho kilómetros de distancia del accidente múltiple de dos días atrás. Esta racha provocó una de las protestas más airadas de los vecinos de la comarca. Más de 3.000 personas llegaron a cortar la carretera exigiendo medidas al Gobierno central para acabar con los continuos accidentes de la N-IV.

De poco sirvió aquella protesta. Los siniestros han seguido sucediéndose, a veces con años más o menos buenos, y otros negros. Una de las peores rachas fue la del verano de 2016. El 4 de julio de aquel año, tres chicas sevillanas fallecieron en otro accidente frontal, al chocar su Citroën C4 contra un Volkswagen Tiguan, cuando regresaban de un festival de música en Barbaite. Ocurrió en el kilómetro 609, en el término municipal de Lebrija.

Cinco semanas después, un camionero de Bailén perdió la vida al intentar hacer una maniobra evasiva y esquivar al turismo que había invadido su carril para adelantar. Este accidente sucedió de nuevo en el tramo entre Dos Hermanas y Los Palacios, uno de los más castigados históricamente. El otro es el de El Cuervo, donde falleció ayer el joven de 23 años vecinos de Lebrija.

Saltar publicidad
Entrando en 4 seg.



ERASMUS BEER

"Hay hombres, viejos sobre todo, que prefieren la cerveza a las mujeres"
ERASMUS STAFF



ATENCIÓN: NO SOMOS FRANQUICIA



Medio	Salamanca 24 Horas	Fecha	19/02/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	53 577	V. CPM	53 EUR (60 USD)
Pág. vistas	200 404	V. Publicitario	1640 EUR (1857 USD)

Medio	Salamanca 24 Horas	Fecha	19/02/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	53 577	V. CPM	53 EUR (60 USD)
Pág. vistas	200 404	V. Publicitario	1640 EUR (1857 USD)

http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=202500472

 **Uso de cookies**

Utilizamos cookies propias y de terceros para mejorar la experiencia de navegación, y ofrecer contenidos y publicidad de interés. Al continuar con la navegación entendemos que se acepta nuestra [política de cookies](#).

