

• Revista de Prensa •
Del 08/03/2019 al 11/03/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
NOTICIAS DE CNAE				
1	11/03/2019	La Gaceta de Salamanca, 8	Nueva movilidad y baja natalidad reducen a la mitad los carnés de conducir en 10 años	Escrita
2	09/03/2019	El Dia de Segovia, 17-21	IGUALDAD	Escrita
3	09/03/2019	Motor 16, 44	Examen a los cursos de recuperación	Escrita
4	08/03/2019	El Economista	Silla infantil: consejos para elegir la más adecuada según el niño o niña y el tipo de coche	Digital
SECTOR				
5	11/03/2019	20 Minutos Sevilla, 3	Campaña de una semana para controlar el cinturón	Escrita
6	10/03/2019	Ideal Granada, 3-5	Aprender a vivir sin coche	Escrita
7	10/03/2019	Diario de Navarra Semana, 1-5	La primera autoescuela	Escrita
8	10/03/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 9	El sector de las autoescuelas tiene mucho trabajo por delante	Escrita
9	10/03/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 2	«Es una candidatura potente y ganadora, que identifica muy bien la defensa por Ciudad Real»	Escrita
10	10/03/2019	La Tribuna de Ciudad Real, 1	JOSÉ JOAQUÍN GARZÁS	Escrita
11	09/03/2019	Deia Suplemento, 27	P a t i n e t e s eléctricos en la c i u d a d	Escrita
12	11/03/2019	El Economista	Carnet por puntos: cómo recuperar los puntos de la DGT	Digital
13	11/03/2019	EcoDiario.es El Economista	La dgt inicia una campaña especial sobre el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil	Digital
14	10/03/2019	Laopinioncoruña.es	"Ya no es infrecuente que se acuda a Fiscalía pidiendo ayuda para que un familiar no siga conduciendo"	Digital
15	10/03/2019	Diario de Salamanca	Hay un antes y un después del permiso por puntos, cuando nació no existía el whatsapp, por ejemplo	Digital
16	09/03/2019	Periodistadigital.com	¿Sabes cómo renovar el carnet de conducir: cuánto cuesta, plazos y puntos del permiso?	Digital
17	09/03/2019	Ideal Digital	Trámites de Tráfico: ¿cuánto cuesta sacarse el carné o cambiar la titularidad de tu coche?	Digital
18	09/03/2019	Diario de Sevilla	¿Qué pasa con los permisos a los patinetes eléctricos en Sevilla?	Digital
19	08/03/2019	El Espanol	Cómo saber los puntos del carnet de conducir en la DGT	Digital

Nueva movilidad y baja natalidad reducen a la mitad los carnés de conducir en 10 años

Cambian los hábitos de los jóvenes que utilizan transporte compartido, bicicleta y patinete y a los 18 años prefieren “comprar un nuevo teléfono móvil que sacarse el carné”

C.A.S. | SALAMANCA

Atrás quedó la costumbre generalizada de sacarse el carné de conducir una vez se terminaba la Selectividad con los 18 años recién cumplidos. Pasar por la autoescuela en el primer verano de la mayoría de edad era casi una obligación. Hace una década 15 jóvenes de 18 a 24 años se sacaban el carné de conducir de media cada día. El pasado año 2018 fueron 9 jóvenes el día.

Hay un evidente cambio de tendencia. Los datos de la Jefatura Provincial de Tráfico así lo constatan. De los 9.737 permisos de conducir totales expedidos en 2008, se ha pasado a los 3.352 en 2017 (una tercera parte) y se ha recuperado algo en 2018 con 5.066. Sin embargo, aún siguen siendo casi la mitad que hace una década. Si nos fijamos en los nuevos conductores de entre 18 a 24 años, la caída es algo menor aunque es del 38,8% desde 2008.

Aprender a conducir ya no es una prioridad en las familias salmantinas ni en las españolas. Ya lo advirtieron hace unos años en un estudio para la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) Luis Rodero, presidente provincial de las autoescuelas y Cristóbal Rojas, profesor de la Universidad de Salamanca. Basándose en la cifra de empadronados, el estudio señalaba los potenciales alumnos que podían entrar de media en cada autoescuela, por provincia: 42 jóvenes de 18 años eran potenciales alumnos en Salamanca, menos de la mitad de los que podrían entrar en el año 2.000.

El brusco descenso de la natalidad en las dos últimas décadas es uno de los factores que justifican el notable retroceso de la actividad de las autoescuelas y en el número de ciudadanos que saben conducir un vehículo. Así lo justifica Luis Rodero a este periódico, que añade otras causas. “La gente joven ha cambiado sus hábitos en lo que a movilidad se refiere. Ha aparecido el coche compartido como los Blablacar, los patinetes, ha repuntado el uso de la bicicleta... Ya no se compran coches y no son una prioridad para los jóvenes”, explica el presidente provincial de la Asociación de Autoescuelas, que corrobora que si antes trataba de aprobar la Selectividad el siguiente paso era sacarse el carné, “ahora prefieren comprarse un teléfono móvil nuevo o hacer un viaje a Palma o Gandía”.

Rodero apunta un tercer factor: las empresas ya no piden como requisito imprescindible para contratar a una persona que tenga carné de conducir y coche. “La gente se mueve de otra manera”, agrega el presidente de las autoescuelas, que confirma también



Una joven aspirante a conductora junto al profesor de autoescuela antes de iniciar la clase práctica. | ARCHIVO

EL NUEVO CARNÉ QUE SE QUEDA EN EL AIRE POR LAS ELECCIONES

Asistir a 8 horas de clase teórica

La DGT pretendía aplicar el 1 de julio el nuevo carné de conducir tras la reforma del Reglamento General de Conductores, algo que de momento se queda en suspenso por la convocatoria de elecciones generales anticipadas. El borrador contempla que para sacarse cualquier tipo de permiso de conducir habrá que asistir a un curso presencial teórico obligatorio de 8 horas para concienciar sobre accidentes de tráfico, colectivos de riesgo, distracciones al volante y factores de riesgo como velocidad, alcohol y drogas. Una exigencia que aboca al cierre a las autoescuelas digitales “online” que sin embargo en Salamanca aún no existen.

Videos en los exámenes teóricos

El tiempo de examen teórico podría ampliarse al incluirse la posibilidad de añadir videos que acompañen a las preguntas tipo test.

Indicaciones con GPS y equipación en moto

Los que se examinen de moto podrán utilizar GPS si por discapacidad auditiva no escuchan las instrucciones del examinador por el intercomunicador. Para la prueba práctica deberán llevar casco homologado, guantes, chaqueta, pantalones de moto y botas de cuero.

Cinco clases de conducir si se suspende el práctico

Cada vez que el alumno suspenda el examen práctico deberá recibir cinco clases de conducir antes de la siguiente prueba.

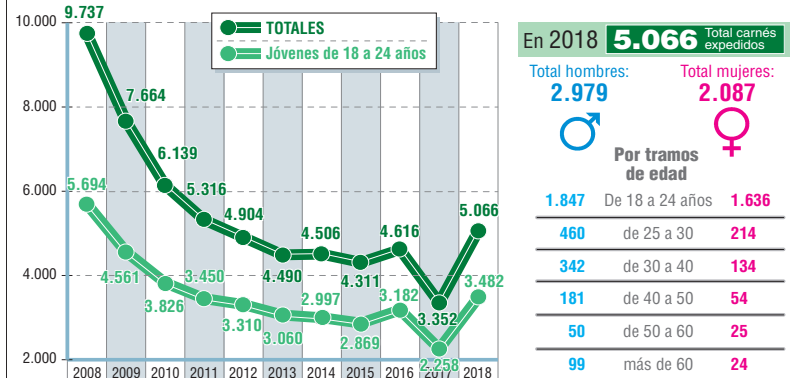
15 días entre la primera y segunda convocatoria

Si no se aprueba el práctico, entre la primera y segunda convocatoria habrá un plazo mínimo de 15 días naturales; entre la segunda y la tercera, 30 días; entre la tercera y la cuarta y en adelante, 20 días.

Conducir camiones y autobuses con 18

Se rebaja de 24 y 21, según qué permisos, a los 18 años, la edad mínima para obtener carnés de camiones y autobuses, una vez consiguen el CAP.

Carnés de conducir expedidos en Salamanca



“No hay gente suficiente con carnés profesionales. En Burgos algunas empresas pagan el carné al empleado”

el fuerte retroceso en la expedición de carnés también en el sector de los conductores profesionales. Luis Rodero tilda de error que el servicio de empleo eliminase en su día la formación en estos permisos profesionales a los desempleados. “No hay gente con carnés profesionales y en algunas provincias como Burgos ya se están gestando acuerdos entre empresas y autoescuelas para pagar a los empleados las clases para que se saquen el carné”, revela.

Desciende a la mitad la cifra de alumnos en las autoescuelas que

además han tenido que abaratar los precios, situándose “al borde de la ruina”.

Los datos de la Jefatura de Tráfico revelan además que el 59% de los nuevos conductores del pasado año fueron hombres, frente al 41% de mujeres. La diferencia por sexos es menor en las edades más jóvenes y se acrecenta según avanzan los años. Por otra parte, siete de cada diez salmantinos que se sacaron el carné tenían entre 18 a 24 años. Llama la atención las 123 personas mayores de 60 años que también aprendieron a conducir.

HUELGA FEMINISTA  PREPARACIÓN DE LAS MOVILIZACIONES



De izquierda a derecha, Concepción Gómez, Marta Laguna, Henar Puente, Clara Luquero, Inés Vallejo, María del Mar Martín, Irene Herranz e Inmaculada Cid. / ROSA BLANCO

NACHO SÁEZ / SEGOVIA

Un año después de las históricas movilizaciones del 8-M, la gerente del grupo de acción local Codinse, María del Mar Martín, recuerda que «desgraciadamente la igualdad real y efectiva todavía no existe». «El papel de la mujer es mucho más difícil, especialmente en el medio rural, donde la sociedad no deja de ser un poco más conservadora», subraya. Como ella, miles de segovianas han sido llamadas a secundar este viernes la huelga general o los paros convocados entre las 12:00 y las 14:00 y las 16:00 y las 18:00 horas. También están citadas a participar en la concentración de mujeres prevista para las doce del mediodía en la plaza de San Martín y en la manifestación mixta de las siete de la tarde desde la plaza José Zorrilla en este segundo 8-M.

Una oportunidad de gritar «basta ya», tal y como hace la alcaldesa de Segovia, Clara Luquero, una de las participantes —como María del Mar Martín— en el encuentro organizado por *El Día de Segovia* entre mujeres que han roto techos de

PIONERAS DE LA IGUALDAD

Ocho segovianas que han roto techos de cristal relatan su lucha para acabar con la brecha salarial y la ausencia de mujeres en esferas de poder y lograr la equiparación con los hombres

crystal. Empresarias, maestras, investigadoras, sumilleres, policías locales y deportistas que han vivido en sus carnes la desigualdad por uno u otro motivo. Inés Vallejo es jugadora del Monteresa de fútbol, deporte que aún no cuenta con un convenio colectivo para las mujeres a pesar de que ya ha conseguido llenar estadios como San Mamés. Mientras, Henar Puente, pionera en el ámbito de los sumi-

lleres, nunca se ha planteado tener hijos por la falta de políticas de conciliación, entre otras razones. Por su parte, Inmaculada Cid no se olvida de cómo cuando empezó en la docencia, allá por 1964, ellas eran siempre las elegidas para cubrir las plazas de maestras en las escuelas de los pueblos más perdidos de la geografía española. En su caso fue en un pequeño municipio de la provincia de Burgos, de donde a ve-

ces no regresaba hasta pasados tres meses. «Como todas éramos mujeres, pues nos reuníamos», relata.

La realidad ha cambiado, pero no tanto como sería deseable. Esta misma semana UGT y CCOO denunciaban que la brecha salarial se dispara en Segovia hasta el 23,7 por ciento, y reclamaban que el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León pongan en marcha sus planes de igualdad. Por su parte, la Asam-

blea 8-M hacía hincapié en que la tasa de desempleo en nuestra provincia es del ocho por ciento entre los hombres y del 18 por ciento entre las mujeres. «Debido a la dedicación familiar no podemos acceder en igualdad de condiciones al empleo y a la promoción profesional; una de cada cuatro mujeres trabaja a tiempo parcial con las nefastas consecuencias sobre salarios, prestaciones y pensiones; la precariedad laboral y el paro de larga duración tiene rostro de mujer; los sectores laborales feminizados (empleadas de hogar, cuidadoras, 'kellys'...) están desvalorizados social y económicamente y tienen menos protección social...», enumeraban las convocantes del 8-M sobre una realidad que se extiende a los ámbitos económico, político, religioso y militar.

Irene Herranz es la presidenta de la patronal provincial de las autoescuelas, la secretaria general de la Confederación Nacional de Autoescuelas y la única mujer con representación en el Comité Ejecutivo de la Federación Empresarial Segoviana. «Yo nunca me he sentido discriminada [en estos órganos re-

HUELGA FEMINISTA  PREPARACIÓN DE LAS MOVILIZACIONES

presentativos]», asegura. «Cuando una mujer llega a la presidencia de la agrupación de algún sector, todo el mundo se alegra por el punto de vista que aportamos las mujeres. Creo que somos más nosotras las que nos retraemos de ocupar este tipo de puestos».

El lento avance hacia la corresponsabilidad en las tareas domésticas condiciona la presencia de las mujeres en las esferas de poder y su promoción profesional y salarial. «Es duro cumplir con un horario –y más en nuestro caso, que es de turnos, mañanas, tardes y noches–, ser esposa y sonreír. Es muy agotador», señala Concepción Gómez, recién jubilada con el honor de haber sido la primera policía local de la ciudad de Segovia. Una joven de 22 años patrullando en 1980 representaba una revolución, pero Gómez destaca que «siempre me acogieron muy bien tanto los mandos como los compañeros y también la ciudadanía». «La gente se paraba y me miraba. Era extraño, la novedad, y los conductores tenían sus costumbres en el trato con mis compañeros. Pero enseguida se adaptaron y ahora la gente me para y me felicita. Estoy orgullosa de todos estos años».

POLÍTICAS. Sí que le hubiera gustado haber contado con más ayudas para la conciliación «cuando fui madre». Su jefa hasta hace sólo unas semanas, la alcaldesa Clara Luquero, se defiende y reivindica los programas puestos en marcha por el Ayuntamiento. «Está la guardería municipal y acabamos de poner en marcha el programa de acompañamiento social 'Voy contigo', que es claramente una medida de conciliación para las mujeres, que al final somos las que siempre nos hacemos cargo de nuestros mayores». En opinión de la alcaldesa, «se nos exige ser 'superwoman'». «Para aspirar a un puesto de responsabilidad tenemos que demostrar que estamos dispuestas a dedicarle más tiempo, que estamos más capacitadas, y luego tenemos que llegar a casa y cuidar de nuestros hijos. Tiene que haber una corresponsabilidad. Ahí tenemos mucho que avanzar, a nivel educativo hay que trabajar mucho. El Ayuntamiento desarrolla en los centros educativos un programa de igualdad y de prevención de la violencia de género. Hay que trabajarlo desde la infancia porque hay que dar-

CLARA LUQUERO
ALCALDESA DE SEGOVIA



«Desde la razón no se puede ser otra cosa que feminista»

La primera alcaldesa en la historia de Segovia es una abanderada del feminismo. «Me parece que es justo y necesario», señala. «Es evidente que la realidad que vivimos las mujeres no se corresponde con lo que dicen las leyes. Aun reconociendo que hemos avanzado en los últimos años, nos queda mucho camino por recorrer. Las mujeres hemos dicho basta ya y las movilizaciones del año pasado fueron un referente europeo. A mí me emocionó y conmovió que la generación más joven tomó la bandera del feminismo. Hacemos lo que debemos. Apoyadas por los hombres, que también nos acompañan, las mujeres tenemos que decir a la sociedad que esto no puede ser y que debemos avanzar hacia la igualdad. Nuestra Constitución es feminista porque consagra la igualdad entre hombres y mujeres. Desde la razón no se puede ser otra cosa. ¿Quién puede defender hoy que las mujeres y los hombres no seamos iguales en derechos y deberes?».

Para Clara Luquero, es imprescindible que exista una corresponsabilidad en las tareas domésticas. «A las mujeres se nos exige ser 'superwoman'. Para aspirar a un puesto de responsabilidad tenemos que demostrar que estamos dispuestas a dedicarle más tiempo, que estamos más capacitadas y luego llegar a casa y cuidar a nuestros hijos. Ahí tenemos mucho que avanzar, a nivel educativo hay que trabajar mucho. El Ayuntamiento desarrolla en los centros educativos un programa de igualdad y de prevención de la violencia de género. Hay que trabajarlo desde la infancia. Hay que darse cuenta que las actitudes machistas entre adolescentes están creciendo», reflexiona en conversación con *El Día de Segovia*.

CONCEPCIÓN GÓMEZ
POLICIA LOCAL

«Es duro cumplir con un horario en el trabajo, ser esposa y sonreír»

Que una joven de 22 años trabajara como policía local en 1980 supuso una pequeña revolución en Segovia. Concepción Gómez, la protagonista, lo vivió sin embargo con normalidad. «Siempre me acogieron muy bien tanto los mandos como los compañeros», cuenta. «La ciudadanía también. La gente se paraba y me miraba. Era extraño, la novedad, y los conductores tenían sus costumbres en el trato con mis compañeros, pero enseguida se adaptaron y ahora que me he jubilado la gente me para y me felicita».

Nunca quiso promocionar dentro del cuerpo, pero cree que hubiese tenido las mismas oportunidades que el resto. «Ahora las más jóvenes se presentarán y cualquier día se verán oficiales e inspectoras en la Policía Local de Segovia. Hay que dar un poco de tiempo», remarca, al tiempo que sí que admite las dificultades que se encuentran las mujeres para conciliar la vida laboral y familiar: «Es duro cumplir con un horario –y mañanas en nuestro caso, que es de turnos de mañanas, tardes y noches–, ser esposa y sonreír».



**INMACULADA CID
MAESTRA JUBILADA**

«Siempre nos tocaban los pueblos retirados y pequeños a las mujeres»

Ser maestra en los 60 implicaba pagar una serie de peajes. Bien lo sabe Inmaculada Cid, que tuvo su primer destino en Castellón y el segundo en un pequeño municipio de Burgos del que sólo volvía a casa al final de cada trimestre. «En los sitios pequeños era donde había escuelas unitarias y ahí no mandaban casi a hombres. Los pueblos más pequeños, más retirados, nos tocaban a las mujeres», explica. La siguiente barrera que derribó fue el acceso a los puestos directivos. Tras muchos años con jefes al mando, ascendió una directora con ella como jefa de estudios. «El movimiento feminista me parece fabuloso porque ser mujer siempre ha sido un hándicap, sin duda», concluye.




**IRENE HERRANZ
EMPRESARIA**

«El coste de conciliar no puede recaer sólo en la empresa»

Irene Herranz lidera la patronal provincial de autoescuelas y la Secretaría General de la confederación nacional del sector y es la única mujer con sillón en el Comité Ejecutivo de la Federación Empresarial Segoviana. «Yo nunca me he sentido discriminada. Cuando una mujer ocupa la presidencia de la agrupación de un sector todo el mundo se alegra por el punto de vista que aportamos las mujeres. Creo que somos más las mujeres las que nos retraemos de ocupar estos puestos», opina. «Muchas no quieren renunciar al cuidado de sus hijos por una cuestión cultural y genética. Esto tiene que cambiar, aunque el coste de la conciliación no sólo puede recaer en la empresa», añade.



HUELGA FEMINISTA  PREPARACIÓN DE LAS MOVILIZACIONES

INES VALLEJO
FUTBOLISTA

«Cada vez hay más hombres que se suman a la lucha como aliados»

El fútbol segoviano cuenta esta temporada con dos equipos femeninos, pero durante años estuvo huérfano en este ámbito. «Se están viendo los resultados del trabajo y de confiar en nosotras», destaca Inés Vallejo, que juega en el Monteresma. «No se nos crean capaces como los hombres, pero sí nos dejan demostrarnos que sí que lo somos». Ella estudia Fisioterapia, desde donde observa el cambio de mentalidad que avanza entre los hombres. «Estamos muy lejos de la igualdad, pero cada vez hay más que se suman a la lucha de las mujeres como aliados y son los que están abriendo los ojos a otros hombres, porque a nosotras no se nos escucha tanto», subraya.



se cuenta de que las actitudes machistas entre adolescentes están creciendo», añade durante un momento de este encuentro junto a otras siete mujeres segovianas.

La desigualdad también se continúa manifestando en lo que algunos estudios han bautizado como la 'pirámide universitaria'. En la actualidad, las mujeres son mayoría en número de alumnas y aprobadas, pero su presencia disminuye progresivamente conforme el análisis avanza hacia el profesorado, las cátedras y los rectorados. «La universidad no es un hábitat hostil para nosotras. La igualdad de oportunidades es real, pero existen techos de cristal porque la tradición beneficia a los hombres a la hora de repartir los roles familiares», admite la decana de la Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación de la Universidad de Valladolid en Segovia, Marta Laguna, quien pone el acento además en los planes de innovación docente puestos en marcha en el campus María Zambrano para contribuir a la construcción de una nueva masculinidad, tal y como reclaman los expertos en género.

En este sentido indica que «muchos de los estudiantes que participan en estas actividades son chicos». «Los hombres cada vez están más concienciados y las mujeres nos sentimos cada vez más acompañadas», asevera. Su visión es compartida por la joven futbolista Inés Vallejo, que aparte estudia el primer curso de Fisioterapia en la Universidad Complutense. «Estamos muy lejos de la igualdad y creo que se nos debería escuchar más y

entendernos. Yo tengo mucha suerte con mis amigos porque me rodeo de gente que escucha a las mujeres. Cada vez hay más hombres que se suman a esta lucha como aliados y, además, son los que están abriendo los ojos a otros hombres, porque a las mujeres no se nos escucha tanto. No ayuda, sin embargo, que se siga viendo la masculinidad frágil —por ejemplo, llorar o abrazarse con los amigos— como algo malo», reflexiona.

Para la sumiller Henar Puente, «los hombres que tengo alrededor no se sienten amenazados». «He tenido y tengo grandes compañeros que nunca me han hecho de menos», abunda. Menos optimista es, en cambio, María del Mar Martín: «Hay una resistencia del patriarcado total y absoluta. Y en estos momentos más que nunca desgraciadamente, no hay más que ver los periódicos. No es sólo por la subida de determinados partidos políticos. Hay un proceso desde hace tiempo más sibilino y callado».

A la alcaldesa, Clara Luquero, la asusta el auge de Vox. «Hay cosas que me preocupan y otras que me dan miedo, y esta me da miedo. Me da miedo porque ha costado mucho crecer en derechos y libertades y forjar una sociedad que conviva de manera pacífica y ciertos extremismos que están reivindicando mentalidades xenófobas y contra la igualdad entre hombres y mujeres suponen un retroceso. No podemos permitirnos ningún retroceso», recalca, poco después de que la decana de la Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación, Marta Laguna, hu-

ciera puesto el foco, respecto a la violencia de género, en que «es incuestionable que se trata de una realidad que existe, a pesar de que durante muchos años no se haya visualizado, contado y medido».

JEFA DE ESTUDIOS. Mujeres como la maestra Inmaculada Cid encarnan, no obstante, los avances logrados en las últimas décadas. Antes de jubilarse le dio tiempo a formar parte, en el colegio en el que trabajaba, de un equipo directivo compuesto íntegramente por mujeres. Ella era la jefa de estudios. «El movimiento feminista me parece fabuloso y gracias a él estamos consiguiendo muchas cosas. Estábamos a años luz incluso en cuestión de analfabetismo. Había muchísimas más mujeres que hombres. Se las educaba para la casa y enseguida se las retiraba de la escuela para atender a los hijos, a los hermanos... Ser mujer ha sido siempre un



MARÍA DEL MAR MARTÍN
GERENTE DE CODINSE

«Soy 'la chica Codinse', con un hombre no sería así»

La gerente del grupo de acción local Codinse, María del Mar Martín, contempla con cierto pesimismo el carácter festivo que ha adquirido el 8-M. «Parece que el Día de la Mujer es sólo este. Ojalá lo pudiéramos celebrar todos los días porque hubiéramos alcanzado verdaderamente la igualdad. La igualdad real y efectiva todavía no existe desgraciadamente, sobre todo en el medio rural, donde la sociedad no deja de ser un poco más conservadora», lamenta. Ella agradece el respaldo que siempre ha sentido de sus compañeros, aunque no olvida que «en los pueblos en los que estamos soy 'la chica Codinse'». «Si fuera un hombre no sería así. Estos pequeños detalles marcan la diferencia».

hándicap, no cabe duda», concluye esta antigua profesora del colegio Domingo de Soto.

El 8-M demuestra que hay esperanza y algunas empresas parecen decididas a sumarse al cambio. Ontex ha decidido paralizar su producción durante una hora este viernes para sumarse a las celebraciones del Día Internacional de la Mujer, además de invitar a todos sus trabajadores a participar en la lectura de un manifiesto y en un picnic al aire libre en el que se repartirán camisetas conmemorativas en defensa de una igualdad real. «La maternidad sigue siendo un obstáculo para el acceso y el mantenimiento del empleo; necesitamos un convenio internacional para acabar con la violencia y el acoso en el mundo del trabajo; la mayoría de los hogares monomarentales está en riesgos de pobreza...», recitan las convocantes del 8-M. Y podrían seguir un rato más.

UGT y CCOO cifran en un 23,7% la brecha salarial existente en Segovia

EL SECRETO DE

San Clemente

DELICIOSOS INGREDIENTES

APOSTAMOS POR UNA COCINA DE CALIDAD

DESAYUNOS Y MENÚ DIARIO MEDITERRÁNEO

TERRAZA INMEJORABLE...

AVDA. DEL ACUEDUCTO, 14. SEGOVIA. ☎ 921 460 557 www.elsecretodesanclemente.com



MARTA LAGUNA
DECANA EN LA UVA

«La universidad no es un hábitat hostil, pero hay techos de cristal»

Las mujeres ganan en la universidad en matriculadas, aprobadas y graduadas, pero están en inferioridad en representación en el profesorado, cátedras y rectorados. «La universidad no es un hábitat hostil para las mujeres porque la igualdad de oportunidades es real, pero existen techos de cristal porque yo creo que la tradición beneficia a los hombres a la hora de repartir los

roles familiares», argumenta la decana de la Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación de la Universidad de Valladolid en Segovia, donde aprecia que «los hombres cada vez están más concienciados y las mujeres nos sentimos cada vez más acompañadas».



HENAR PUENTE
SUMILLER

«En mi profesión es difícil tener hijos, me los tendrían que cuidar»

En un sector que ha estado tradicionalmente muy masculinizado, Henar Puente se abrió paso hasta convertirse en la mejor sumiller de España. Aunque siempre se ha sentido valorada por sus jefes y compañeros hombres, reconoce que «ahora me encanta ir a las reuniones porque cada vez hay más mujeres». Poco a poco se van creando para ellas políticas de conciliación. Henar afirma que nunca ha sentido «la llamada de la naturaleza» para tener hijos («Con mis sobrinos me siento realizada en ese papel»), pero indica también que «en mi profesión es muy difícil por los turnos que nos tocan». «Sería para que me los cuidara otra persona, así que no», zanja.

Carné de conducir **Examen a** **los cursos de** **recuperación**

Los cursos de reeducación para recuperar los puntos del carné son un jugoso negocio, cuya concesión en el territorio bajo jurisdicción de la DGT tiene la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), desde que se instauraron en 2006. Concesión administrativa que no ha estado

exenta de polémica y ahora revoca una sentencia de la Audiencia Nacional, al considerar que ese acuerdo de licitación «es directamente contrario al Derecho de la Unión». Además, considera que la concesión a una sola empresa restringe la competencia, algo que llevan tiempo denunciando asociaciones de automovilistas y asociaciones de autoescuelas ajenas a CNAE, que no ha tardado en anunciar su intención de recurrir esa sentencia. Recurso que también puede emprender la Abogacía del Estado a petición de la DGT.

Silla infantil: consejos para elegir la más adecuada según el niño o niña y el tipo de coche

original



Silla infantil.

1. Juan Ferrari

La protección de los niños en España y Europa cuando están a bordo de un coche está regulada por la ley. Los menores con una altura igual o inferior a 135 cm deben viajar siempre con un sistema de retención (SRI) adecuado a su peso y altura. Es uno de los elementos esenciales de las [seguridad vial](#).

Según las estadísticas de la DGT, estos sistemas son los que mejor protegen a los pequeños, reducen en un 75% las muertes de menores en accidentes de tráfico y en un 90% las lesiones. [Por este motivo, Tráfico tiene un amplio catálogo que explica cómo utilizar los sistemas de retención infantil](#). No obstante, nunca es suficiente. Por este motivo la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) ha lanzado una campaña de concienciación e información sobre las sillas infantiles.

Qué son los sistemas de retención infantil

Los SRI son mecanismos ideados para la protección de los niños cuando éstos se desplazan dentro de un coche. Están calibrados con arreglo a la altura, edad y peso del pequeño y son adaptables a cada etapa de su crecimiento, a fin de garantizar su seguridad. Lo cual requiere emplear la silla o capazo adecuado, colocarlo dentro del vehículo en la posición determinada por la normativa y aplicar los sistemas de sujeción necesarios.

Es por esta razón que las sillas de coches para niños están divididas por grupos. No obstante, antes de adquirir una, se debe observar si es adecuada al tipo de coche de que se dispone y si queda bien fijada, bien sea con el cinturón o con el sistema Isofix, un mecanismo de seguridad con el que la silla está sujeta al asiento.

Normas de seguridad

Actualmente la seguridad infantil en materia vial está regida por dos normativas que conviven de forma paralela. La más antigua es [la ECE R44/04, vigente desde 1982](#), y la otra es [la ECE R129, más conocida como i-Size](#), en vigor desde 2013. Ambas velan por la seguridad infantil y seguirán conviviendo por un tiempo hasta que se derogue la primera.

Presentan algunas diferencias, la principal de ellas es que la ECE R44/04 determina la elección de la silla en base al peso del niño y la i-Size de acuerdo a su estatura. Otro factor es que esta última normativa establece unas dimensiones mínimas para las plazas de los vehículos, así como unas medidas máximas para las sillas. De igual forma, señala que la colocación de estas sillas infantiles a contramarcha está permitida hasta un máximo de 71 cm de altura del infante, mientras que en la ECE R44/04 es obligatoria hasta los 9 kg.

Finalmente, mientras que la norma más antigua ha llevado a cabo únicamente pruebas de impacto frontales y traseros, la más reciente incorporó pruebas de impacto lateral, lo que garantiza una mayor seguridad.

Elegir sillas infantiles

En base a las dos normativas vigentes, éstas son las alternativas para elegir la silla más adecuada para el niño:

45 a 75 centímetros

Con anclaje Isofix para bebés entre 45 y 75 cm de altura, ofrece arneses para instalar el capazo. Este debe ir en sentido contrario a la marcha del vehículo, ya que es la posición que protege mejor el cuerpo del niño en caso de impacto.



Explicación del uso de la silla contramarcha.

Recién nacidos hasta 13 kg

Dirigidas a recién nacidos e infantes de hasta 13 kg, deben ir en sentido contrario a la marcha del coche y en el asiento trasero, a menos que se cumplan las excepciones que establece la normativa. Tiene arneses para instalar en el vehículo.



Silla infantil para recién nacido.

Hasta 105 centímetros

Con anclaje Isofix y arneses para sujetar al asiento, el niño de hasta 105 cm de altura estará seguro. Es importante saber que la silla debe ir en sentido contrario a la marcha del coche hasta que el niño cumpla 15 meses de edad.



Silla sentido contraria a la marcha.

De 9 a 18 kg

Para pequeños de 9 a 18 kg, la silla queda anclada mediante 5 puntos de sujeción, y se fija con el cinturón de seguridad o el sistema Isofix. Se recomienda poner la silla en sentido contrario a la marcha del coche.

De 15 a 25 kg

Para niños de 15 a 25 kg en el primer grupo y de 22 a 36 en el segundo. Se refiere a los asientos con elevadores para ajustar bien al niño con el cinturón de seguridad del vehículo.

De 100 a 150 centímetros

Hasta los 150 cm es recomendable que los menores sigan usando sistemas de retención

infantil adecuados a su talla y peso. No obstante, si tienen una estatura igual o superior a los 135 cm, pueden usar el cinturón de seguridad, pero si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón del niño, éste debe continuar empleando un asiento elevador. Las sillas se colocan en el sentido de la marcha del coche y corresponden al grupo 2 y 3 de la ECE R44/04.

CÓRDOBA

Campaña de una semana para controlar el cinturón

La Policía Local de Córdoba inicia desde hoy, y hasta el próximo domingo, una campaña de control del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil (SRI), como parte de su adhesión a las campañas de la Dirección General de Tráfico (DGT). En la campaña que hoy comienza, se comprobará que los ocupantes de los vehículos llevan correctamente abrochado el cinturón de seguridad, poniendo especial énfasis en los menores y que estos vayan perfectamente anclados en su silla correspondiente. ● R.A.

25%

de víctimas mortales en accidentes no hacían uso del cinturón o el SRI, según la DGT

Aprender a vivir sin coche

En los últimos diez años, el número de personas que se sacan el carné de conducir ha caído un 47%. Dificultades económicas, mejoras en el transporte público y nuevas alternativas de movilidad explican el nuevo panorama



JUANJO CERERO

✉ jjcerero@ideal.es
 @juanjocerero

La generación que creció en el discurrir de una crisis económica que dura ya más de una década ha dejado de pensar en sacarse el permiso de conducir como una de las obligaciones ineludibles que se presentan tras cumplir la mayoría de edad. La falta de dinero, el auge de las nuevas alternativas de movilidad, como el coche compartido o las bicicletas y patinetes de uso público que pueblan



Universitarios guardan cola para subirse a un autobús en Cartuja. :: ALFREDO AGUILAR

▶ ya las aceras y avenidas, y la consolidación y ampliación de los sistemas de transporte público han hecho que esta generación haya aprendido, poco a poco, a vivir sin necesitar un coche.

En los diez años de crisis, el número de personas que se presentan a alguno de las pruebas de conducción en la provincia ha caído de manera muy significativa, de acuerdo con los microdatos que ofrece a través de su portal en internet la Dirección General de Tráfico (DGT). Según esta información, que proporcionan las propias autoescuelas de Granada, en 2008 se tramitaron 69.945 convocatorias para estos exámenes, alrededor de 192 cada día. Una década después, la cifra ha descendido hasta los 37.233. Prácticamente la mitad. La caída, en términos porcentuales, es del 47%. Y eso que la cifra consiguió repuntar un poco en 2018 después de haber alcanzado el nivel más bajo de la serie estadística en 2017, con sólo 29.091 tramitaciones de exámenes de conducción, un 58% menos que en 2008.

En ese mismo lapso de tiempo, en la provincia también se ha producido un importante descenso del tráfico rodado, en especial en el entorno de la capital y los municipios colindantes, un repunte del uso en el transporte público, sobre todo desde la llegada del sistema de metro, y la consolidación del coche compartido como una alternativa de movilidad para buena parte del estudiantado en una ciudad con un fuerte componente universitario. Todas ellas señales de que hay una generación que se ha acostumbrado a vivir sin ponerse al volante.

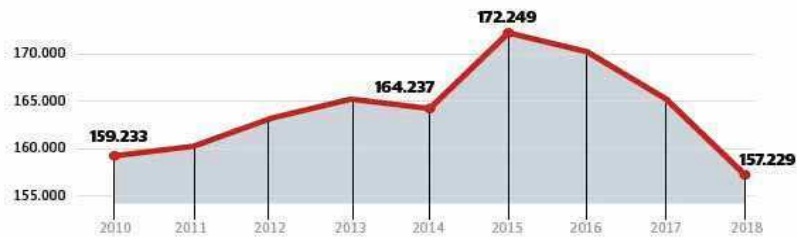
Por razones económicas

Uno de los principales motivos que explican que cada vez se expidan menos carnés de conducir es económico. Así lo entiende José Blas Valero, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Granada, en conversación con este periódico, cuando menciona la «falta de poder adquisitivo» entre las generaciones más jóvenes como uno de los motivos que desincentivan apuntarse en uno de estos centros. Y no sólo por el precio del carné. Luego hay que comprar un coche. Que, aunque sea de segundo mano, resulta prohibitivo para buena parte de ellos.

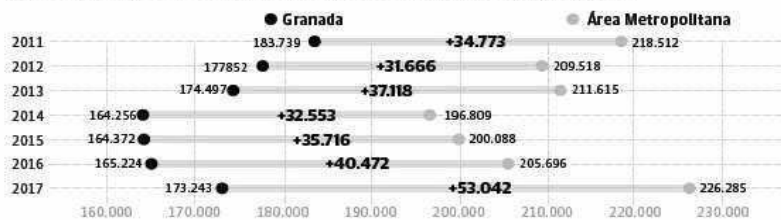
Es la situación que ha vivido Irene Latorre, una jienense de 28 años que vive en la capital granadina desde que llegó a estudiar a la Universidad y que comienza a plantearse ahora, diez años después de haber cumplido la mayoría de edad, apuntarse para obtener el permiso de conducción. «Cuando vivía con mis padres me lo podría haber planteado económicamente, pero una vez que llegué a Granada tuve que dedicar el dinero a otras cosas y la opción desapareció», resume. En este tiempo se ha acostumbrado a vivir sin coche, «sobre todo porque moverse por la capital es bastante cómodo», aunque todavía lo echa de menos en algunos casos, como para poder acceder a puestos de trabajo en municipios del Área Metropolitana o para volver al pueblo a visitar a sus padres, para lo que suele recurrir al

Movilidad en Granada

Evolución del número de autoescuelas en la provincia de Granada

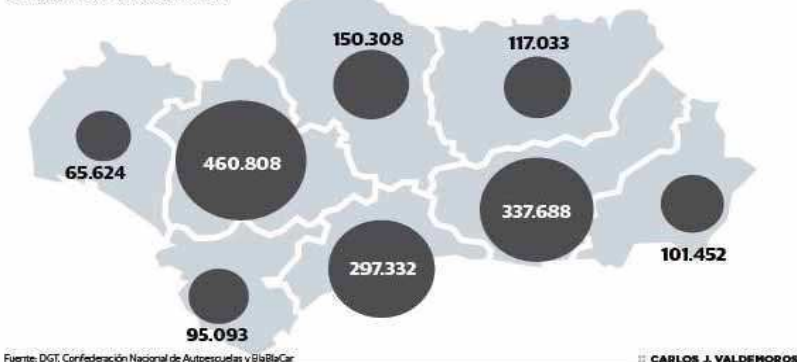


Vehículos en Granada capital y el resto del Área Metropolitana



Uso de BlaBlaCar por provincias en Andalucía

Número de usuarios en 2018



Fuente: DGT, Confederación Nacional de Autoescuelas y BlaBlaCar

CARLOS J. VALDEMOROS

vehículo compartido o a viajar con su pareja o amigos.

El presidente de las autoescuelas granadinas señala también que existe un cambio en las prioridades que se ha producido en los últimos años entre quienes rondan la mayoría de edad. El discurso de muchos padres, que solían aludir al permiso de conducir como una garantía de libertad y una cosa que merece la pena tener aunque sea por si acaso, no parece calar con tanto ahínco en fechas más recientes. Blas Valero lo resume con una afirmación categórica: «Buena parte de los jóvenes prefiere comprarse un móvil nuevo a sacarse el carné de conducir». Y eso que, según afirma, hoy hacen falta conductores para satisfacer la demanda del mercado laboral. «Las empresas de camiones tienen camiones parados porque no hay suficientes conductores profesionales», asegura.

Sería de esperar, dada la situación, que el número de autoescuelas se hubiese contraído en la última década para acomodarse a la nueva conjuntura del mercado. Sin embargo,

LOS DATOS

37.233

pruebas para algún tipo de permiso de conducción se tramitaron el año pasado en la provincia

2017

fue el año con menos volumen de exámenes, con 29.091, un 58% menos que en 2008

lo que los datos dicen no es eso. El número de centros activos en la provincia de Granada se ha mantenido bastante estable en esta década. De hecho, el año pasado había un 5% más que en 2008 a pesar de que en ese tiempo las personas matriculadas en ellas cayó un 47%. Y se produce una curiosa contradicción: los datos más altos de negocios abiertos coinciden con los registrados en algunos años de plena crisis. Una paradoja que, según explica el pre-

sidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Granada, sólo lo es en apariencia. Según su relato, puede que el número absoluto no haya variado mucho, pero lo que sí ha cambiado es el número de personas a las que da trabajo, y señala casos en los que de casi una veintena de profesores se ha pasado, por ejemplo, a dos. Muchos de estos extrabajadores decidieron darse de alta como autónomos y poner en marcha sus propios centros. Un proceso de atomización a gran escala que explica la evolución de los números a nivel provincial y evidencia una situación de inestabilidad en el sector, que José Blas reconoce como sobredimensionado —«hay exceso de oferta con seguridad»— con respecto a la demanda disponible, lo que provoca que muchos centros abran y cierren cada año.

El presidente de las autoescuelas en la provincia destaca asimismo el efecto que han tenido la huelga de examinadores del año pasado, que duró más de seis meses, y la tasa de reposición cero en la administración (quienes aprueban o suspenden han

Al menos cinco convocatorias para aprobar el examen

Una de las curiosidades que ofrecen los datos de la DGT para la provincia granadina es que una de cada veinte personas (el 5%) que se presentó en 2018 al examen práctico de conducir, en cualquiera de sus modalidades, lo hacía por quinta vez o superior. El porcentaje es ligeramente inferior en lo que se refiere al examen teórico, del 3,5%. A pesar de ello, la mayor parte de quienes se presentan a alguna de las pruebas de conducción en la provincia granadina logra aprobar a la primera. El año pasado la cifra fue casi un tercio del total, el 6,3% de todos los que se presentaron a alguna convocatoria.

de ser funcionarios), que han tenido como efecto una importante reducción en la frecuencia con la que puede ir a examinarse alguien que quiera sacarse el carné de conducir. De hacerlo una vez por semana hace algunos años, explica, ahora la media está en el entorno de los veinte días. «Y en Granada hemos tenido suerte», comenta con ironía, «porque en otras provincias españolas están examinando una vez al mes».

Ante esta acumulación de circunstancias, José Blas Valero lanza al aire una pregunta retórica en la voz de muchos de estos jóvenes: «¿Y ahora me voy a poner a sacarme el carné?». El silencio que le sigue como respuesta es, en muchos casos, un rotundo no.

Movilidad urbana

Además de los cambios en las prioridades de las últimas generaciones que han cumplido la mayoría de edad y los factores económicos, los avances en la movilidad que se han producido en la última década también invitan a repensarse la necesidad de obtener el permiso de conducir. Sobre todo en el entorno de la capital y el Área Metropolitana, con la consolidación de los sistemas de autobuses urbano e interurbano y la implantación del sistema de metro de Granada.

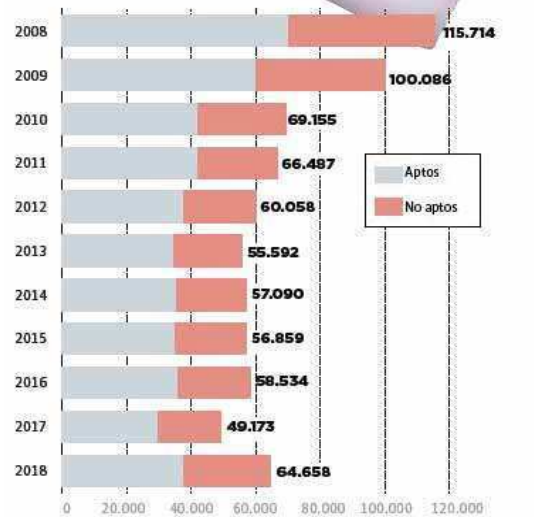
De acuerdo con los microdatos que ofrece el portal de la DGT, el porcentaje de convocatorias que se tramita en la capital es menor que su volumen de población respecto del total. Es decir, que en la ciudad de Granada vive el 25% de la población, pero se examinó el 22% de la gente. Un diferencial al que además hay que sumarle que una parte de quienes se sacan el permiso de conducir en la capital viven en alguno de los municipios colindantes, como ocurre en cualquier conurbación.

A la capital le sigue Motril, que acumula el 16,6% del total de trámites recogidos por la DGT. Un volumen que duplica y supera al del peso específico de su población, ya que sólo el 6,6% de los granadinos viven allí. Un dato muy significativo, que señala que la necesidad de conectar y desplazarse por trabajo, en especial con la capital de provincia, es uno de los factores fundamentales que animan a sacarse el



El volumen de tráfico rodado en la Circunvalación ha caído un 22% en los diez últimos años. :: ALFREDO AGUILAR

Exámenes de conducir
 Incluye teóricos y prácticos en la provincia de Granada



:: CARLOS J. VALDEHOROS

permiso de conducción. Una tendencia similar se registró en otras cabeceras de comarca, como Baza, Loja y Guadix. Con la excepción del municipio accitano, las otras dos también duplican en número de trámites en la DGT a su población.

Nuevas alternativas

Otra de las opciones alternativas al vehículo propio, que se ha consolidado de forma definitiva en el último lustro, es el uso del coche compartido, en especial a través de plataformas como Blablacar o Amovens. Ambas tienen mucho éxito en la provincia, sobre todo en la capital, donde existe un importante volumen de población flotante debido a los estudiantes que desembarcan cada año en la ciudad para estudiar en la Universidad de Granada y que viajan a menudo a sus lugares de origen. Esta situación, unida a los más de tres años de desconexión ferroviaria, ha hecho que Granada sea la segunda provincia andaluza con mayor número de usuarios, sólo por detrás de Sevilla, que cuenta con casi el doble de población. De acuerdo con los datos que Blablacar facilitó a este periódico, 377.688 personas usaron el servicio el año pasado, lo que supone más de uno de cada cinco del total de Andalucía (el 22,6%). La cifra es más del doble que la registrada en provincias como Córdoba, Jaén, Almería, Cádiz o Huelva, y también muy superior a la de los doce meses anteriores. En sólo tres años, el número de usuarios de esta plataforma en la provincia sufrió un incremento del 68%, pasando de los 240.000 de 2015 a los 377.688 del curso pasado.

Además, en este caso la preponderancia del público joven es total. Según los datos de la compañía, en 2018 cuatro de cada diez usuarios tenían menos de 25 años. Si la horquilla se amplía una década más, hasta los 35 años, los datos dicen que ocho de cada diez usuarios de

Blablacar son jóvenes. Una indicación clara de cuál es el segmento demográfico del que se nutre una alternativa de movilidad que destaca por la competitividad en el precio en comparación con opciones más tradicionales.

Además, la implantación en la capital de diversas empresas de bicicletas de alquiler proporcionan nuevas vías para evitar la necesidad de apostar por la obtención del permiso de conducir y la adquisición de un vehículo propio.

La suma de estas circunstancias se nota también en el volumen de tráfico rodado. Según los datos que ofrece el Ministerio de Fomento, el número de coches que circulan cada día por la Circunvalación de la capital granadina se ha reducido un 22% en los diez últimos años. En 2008, 145.594 coches pasaban cada día de media por la A-44. Tras tocar techo en 2009, cuando se superaron los 150.000 usuarios diarios, la cifra ha ido descendiendo hasta tocar suelo en 2018, con 113.915 coches recorriendo cada día la Circunvalación, un 22% menos que una década atrás. Aunque los datos son, de momento, provisionales, que el tráfico de coches privados baje mientras aumenta el uso del transporte público en la capital y su entorno es un motivo de celebración para expertos en movilidad como Christian Muñoz, director técnico y gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada.

Ya sea porque la necesidad (económica) obliga, porque la ciudad se haya vuelto más amigable para el peatón o el ciclista y haya aumentado la preocupación por los niveles de contaminación, porque el transporte público logre cubrir las necesidades diarias o porque las nuevas alternativas de movilidad resuelvan problemas a un coste competitivo, lo cierto es que toda una generación de jóvenes ha aprendido a vivir sin tener que ponerse al volante.

la semana



El policía municipal Alberto Echarrri Osinaga orienta a dos menores del colegio Escolapios-La Compasión en el Parque Polo.

EDUARDO BUXENS

La primera autoescuela

TAL DÍA COMO AYER SE INAUGURÓ HACE VEINTE AÑOS EL PARQUE POLO EN LAS INSTALACIONES DE VOLKSWAGEN NAVARRA. NACÍA UN PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL PIONERO EN EL PAÍS.

PASA A PÁGINA SIGUIENTE ➔

157.684 escolares en dos décadas de enseñanza



Un agente de la Policía Municipal ayuda a un pequeño. Era 1999

VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

LOS REYES JUAN CARLOS I Y SOFÍA INAUGURARON EL 9 DE MARZO DE 1999 EL PARQUE POLO SOBRE 20.250 METROS CUADRADOS DE LANDABEN. ALUMNOS DE 300 CENTROS DE ENSEÑANZA, LA MAYORÍA NAVARROS, HAN APRENDIDO NOCIONES BÁSICAS DEL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN. SU SEGURIDAD ES LO PRIMERO.

TEXTO NATXO GUTIÉRREZ FOTOGRAFÍA EDUARDO BUXENS Y ARCHIVO

Un niño educado en Seguridad Vial es un futuro conductor concienciado. La Seguridad Vial tiene que ser una parte más de la Educación. Todos debemos comprometernos e implicarnos para disminuir el número de víctimas". Bien leído el mensaje pudiera pertenecer al discurso de un responsable de la Administración, que apela al sentido común y a un compromiso ciudadano para advertir a las nuevas generaciones del peligro que acecha a la carretera y de la conveniencia de esquivarlo con las pautas adecuadas y una atención imprescindible. Si, como corresponde, la cita es de una madre de Alcobendas (Madrid), Flor Zapata, que perdió a su única hija en un accidente de tráfico, su valor trasciende de la recomendación, enmudece el alma e implora una reflexión necesaria: Todos los medios son pocos para salvar una vida.

El alegato a la promoción de la Seguridad Vial como parte del desarrollo curricular fue atendido por Estefanía Santos Cervera

en un congreso celebrado en Almería donde representó al Parque Polo en calidad de coordinadora de sus programas de enseñanza. El circuito pamplonés, extendido sobre 20.250 metros cuadrados de las instalaciones de la planta de Volkswagen Navarra, se inauguró el 9 de marzo de 1999 como respuesta novedosa en España que trataba y trata de alguna manera de dar respuesta al deseo expresado por la madre que perdió a su única hija. Su apertura fusionó el esfuerzo de la Caja de Ahorros de Navarra y la empresa automovilística que, como bien señala Estefanía Santos, "se dedicaba a fabricar coches pero cayó en la cuenta de que no estaba preparando a los conductores del futuro".

Tal día como ayer, pero con veinte años menos, Alberto Echarrri Osinaga, policía municipal de Pamplona de 56 años de edad, adscrito al programa de Educación Vial desde 1998, vivió del ambiente "entusiasta" que pugnaba por no ceder al nerviosismo de los preparativos de última hora. No en vano, la dotación de enseñanza esperaba a unos vi-



sitantes ilustres, cuya presencia dio carácter de empaque y trascendencia a la sensibilización de la población infantil en los riesgos que comporta la convivencia entre peatón y conductor. Noventa escolares del colegio público Ermitagaña esperaron a los reyes Juan Carlos I y Sofía, con la lección aprendida de una batería de preguntas interiorizadas de tanto haber sido repetidas. "¿Tienes coche? ¿Y carné?", atendió

por interpelación el monarca, cómplice en el diálogo con su interlocutora. "Sí. Tengo coche y carné también, aunque el delegado del Gobierno dice que lo tengo caducado", respondió con naturalidad y licencia permitida de humor que ayudó a crear un clima de empatía.

Aquel ambiente de ilusión, como el que decoró el acto inaugural, dibujó un proyecto que ha conseguido transmitir un men-

saje de precaución y seguridad más allá de las palabras. Coinciden el policía municipal Alberto Echarrri y el agente de Policía Foral Xabi Ezcurrea Gasque, con 11 años de trayectoria en Educación Vial, en el valor de la "experimentación" como pilar pedagógico sobre el que pivota el Parque Polo. "Aprender jugando" -señala el agente Ezkurra-, es la clave de su consistencia.

Tal principio figura en la letra

Volkswagen "se dedicaba a hacer coches pero cayó en la cuenta de que debía preparar a futuros conductores"

"Los padres son los principales educadores" en la enseñanza a sus hijos de las indicaciones que eviten el peligro



Bajo la supervisión de un agente de la Policía Foral, un grupo de menores cruza un paso de cebra en el Parque Polo.

no escrita de los 157.684 carnés expedidos a otros tantos escolares en las dos décadas de andadura. Por su carácter simbólico, y también como parte de la primera página del álbum de imágenes y anécdotas, el título número 1 tuvo como destinatario a Felipe Juan Froilán de Marichalar y Borbón.

A los veinte años de aquel detalle de empresa con el primer nieto de los hoy monarcas eméritos, la academia del conocimien-

to de señales que es el Parque Polo sigue fiel a las máximas que inspiraron su creación. "La educación en valores" a la que se refiere su coordinadora aparece como denominador común de sus actividades y programas. "Los niños, como los adultos también -razona Estefanía Santospiensan que eso de los accidentes no les va a tocar nunca. Y lo curioso es que a todos nos puede pasar alguna vez. Es algo primordial

que, a través del juego y la experimentación, sientan y se enfrenten a una situación de tráfico real en la que podamos incidir y corregir los fallos que vemos".

Una ciudad en miniatura

La filosofía que engloba al conjunto da sentido a las iniciativas y al propio diseño de la dotación. El Parque Polo es, a juzgar de su coordinadora, "una ciudad en mi-

niatura, en la que confluyen peatones, viajeros y conductores". Reproduce "el día a día" del trasiego de una urbe. La relación simbólica, adaptada a las características y posibilidades del recinto, confía a cada niño un rol diferente.

Por de pronto, existe una división de espacios, lógicamente acomodados a la edad de sus destinatarios. Hay una zona cubierta, apta para los pequeños de 3 a 7

años de edad, donde hay un pequeño circuito con formas ziguezagantes que ayudan a diferenciar los sentidos de "derecha e izquierda", no del todo asimilados a tempranas edades. La distribución del espacio permite trabajar el respeto y el modo de cruzar los pasos de peatones. Cualquier indicación en este aspecto es poca para el índice de atropellos que

PASA A PÁGINA SIGUIENTE ➔

"Los niños, como los adultos, piensan que eso de los accidentes no les va a tocar nunca. Pero alguna vez puede pasar"

VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

se registra año tras año. Sin ir más lejos, el último fue escalofriante. Dice Alberto Echarri que todas las indicaciones que se puedan dar han de ir acompañadas en la calle por el ejemplo de los padres. "Ellos -afirma con buen criterio- son los principales educadores".

La atención que le dispensa a sus palabras un pequeño grupo del colegio Escolapios-La Compasión no es ajena a la observación de cuatro gigantes, inspirados en la comparsa de Pamplona, que son parte de la decoración y de la propuesta lúdica. Hay un rincón de juego libre, con puzzles, láminas, oca, etc., y un taller de señales y colores que permite distinguir los formatos y tonalidades de las indicaciones de tráfico. "Saben así que el color azul de una señal nos obliga y que el rojo significa prohibición. Si la forma es triangular supone peligro", expone como ejemplo Estefanía Santos.

Los mayores de 8 años hasta edad adulta, como las personas con discapacidad que han podido atender a experiencias adaptadas, simulan ser peatones o conductores en el circuito al aire libre. Pueden participar en una gymkana taller, como la que hace dos años sensibilizó a Leyre Carcavilla Alonso, del colegio San Juan de Jerusalén, de Cabanillas, para aprender una lección válida "no sólo para un día, sino para siempre". Tal fue su grado de atención que desde entonces cada vez que se coloca en un paso de cebra pone los cinco sentidos antes de cruzar o cuando ve en el salpicadero del coche de sus padres que la velocidad supera la permitida está presurosa a corregir la imprudencia temerosa.

El circuito posibilita además interactuar a sus jóvenes usuarios en distintas plataformas que ponen a prueba su capacidad de resolver desafíos relacionados con el tráfico.

El tráfico y las emociones

Los responsables del Parque Polo se esfuerzan en trasladar a la ciudadanía menuda mensajes de inclusión social. Tal pretensión se concreta, por ejemplo, en la muestra de aceras de firme diferenciado que sirve de acuerdo a las explicaciones que ofrecen los monitores - a personas de visión reducida para orientarse con el apoyo de su bastón.

El abanico de actividades puede complementarse con talleres de educación emocional, impartidos por la empresa Kaeru. Dice Estefanía Santos que "cuando vamos por la calle como un peatón mantenemos una actitud, pero cuando somos conductores hay posibilidad de dejarnos arrastrar por la agresividad".

La educación en valores, que tanto subraya, se extiende al cuidado del medio ambiente en una actividad de limpieza y cuidado del río, desarrollada en colaboración con personal de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.



En un kart, una educadora y un alumno de Escolapios-La Compasión.



Un alumno del colegio San Juan de Jerusalén, de Cabanillas.



La coordinadora del Parque Polo, Estefanía Santos Cervera.



El Rey Juan Carlos I, el día de la inauguración, con un menor.

En toda iniciativa, sea del signo que fuere, el calor humano, transmitido en la cercanía de los agentes o del personal del propio recinto, canaliza una empatía con los futuros conductores. "Me gusta el contenido, pero también la forma de transmitirlo. Y me gusta que los niños sean conscientes de la importancia que es ir bien en patines o en la bici. Es

Una red de colaboradores en un circuito

El Parque Polo se nutre de la colaboración prestada por entidades públicas y privadas. Sin su aportación -señalan sus responsables- las iniciativas se topaban con una dificultad de desarrollo. La red que entretienen los colaboradores abarca

desde el Gobierno de Navarra hasta el Ayuntamiento de Pamplona, Fundación Caja Navarra, la Obra Social 'la Caixa', A.Erro y Eugui Construcciones, Quirónprevención, Sesé, Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, Dirección General de Tráfico, Volkswagen Group Services, Ecotol, I&P, Think Blue Workshops y PonLe Freno. En distinto grado, su contribución da soporte económico o material para dar continuidad a un servicio valorado por la ciudadanía en un deseo común de dar prioridad a la seguridad.

su día a día. El parque les ayuda a visualizar la importancia de ir bien atados en el coche", destaca Iratxe Iñiguez, profesora de Educación Infantil en Escolapios-La Compasión.

El componente humano es capital. A lo largo del año, además de Estefanía Santos, el plantel de monitores incluye a Celia Ordoki, Aitziber Razkin y Sergio Górriz. Si



Sobre un plano dibujado en una superficie mullida, un pequeño da rienda suelta a su imaginación con un coche en miniatura en la mano.

la necesidad lo requiere, se incorporan Ane Díaz, Gozane Oroz, Iñaki Santos, Leyre Santos y Amaia Marticorena.

La implicación de Policía Local y Policía Foral es doblemente crucial. A su labor encomendada, el Parque Polo acerca la figura de los agentes a la población infantil. "En una ocasión, un niño reconoció a un agente del valle de Egüés que había estado en el parque. Gracias a eso, el agente pudo acercarse al pequeño en un caso de malos tratos", expone como ejemplo Estefanía Santos. Con los municipios de la Cuenca de Pamplona, la consigna es que, en la medida de las posibilidades, agentes de las propias localidades se involucren y puedan participar en las sesiones. La razón, que es a la vez una ventaja, es que "en el día a día se van a encontrar en la calle con esos niños". Las características del circuito ofrecen la oportunidad a agentes en formación a adquirir destreza en el manejo de motos y bicicletas. La novedad en este apartado particular está representada por la incorporación de las unidades en bicicleta.

Las posibilidades que asegura una infraestructura fija de Educación Vial, como la extendida en un rincón de Landaben, confluyen en un mismo objetivo: priorizar la seguridad. "En el día a día -razona Estefanía Santos- nos hemos habituado a unas cifras de accidentes. Que entre todos hagamos distintas acciones, por muy pequeñas que sean, es de gran ayuda. Los niños tienden a imitarnos en todo. Ojalá que la Educación Vial forme parte de la Educación". De ser así, se verá cumplido el deseo de Flor Zapata, que perdió a una hija, pero ganó la aprobación de una idea que busca formar a futuros conductores concienzados.



Tocada con una gorra de policía municipal, una menor formula una pregunta.



El agente Alberto Echarri reparte unos cascos antes de iniciar una actividad.

ENCIFRAS

20.250

metros cuadrados. Es lo que ocupa el Parque Polo. La longitud de su circuito es de 170 metros. La anchura es de 40. El recorrido de la pista alcanza los 500 metros de largo por los 8 de ancho.

298

centros han asistido desde el 9 de marzo de 1999. De este número, 239 son de Navarra; 21 de La Rioja, 1 de Aragón y 1 de Guipúzcoa. Además otros 36 centros han participado del programa educativo con personas con discapacidad.

1.698

asistentes desde 2014 al programa 'Juntos nos Movemos', adaptado a personas con discapacidad. 214 (2014), 203 (2015), 347 (2016), 446 (2017) y 488 (2018).

9

programas componen la propuesta educativa. Escuelas Infantiles, Infantil hasta 2º de Primaria, De 3º de Primaria a 1º de la ESO, Secundaria, Campamentos, Cumpleaños, 'Juntos nos Movemos', Expofamily, Apoyo a la Escuela de Seguridad de agentes en formación.

9.813

usuarios en 2018. El programa educativo de 3 a 14 años atendió a 7.674 niños. 'Juntos nos Movemos' (488); Escuelas infantiles (25); 'Un día diferente' (76); 'Actividad empresas' (74 usuarios); Expofamily (1.110 participantes); Alquiler instalaciones de patrocinadores (28 usuarios); Escuela de Seguridad (108 agentes) y Formación Policía Municipal (72 agentes).

5

idiomas. Según la asistencia de escolares, las sesiones en castellano representaron el año pasado el 85%; euskera (12%); inglés (2%); alemán (1%) y francés (0%).

El sector de las autoescuelas tiene mucho trabajo por delante



La falta de personal en Tráfico y sobre todo de examinadores, que hace que los exámenes se celebren cada tres semanas o más, es una de las principales reivindicaciones del sector de las autoescuelas. Su nuevo presidente en la provincia, José Joaquín Garzás, tiene trabajo por delante y aporta soluciones: más examinadores itinerantes de los que

tiene la Dirección General de Tráfico (DGT) en todo el país y que se distribuyen en función de las necesidades. Actualmente, Ciudad Real es una de las provincias del país más deficitarias en número de examinadores, un extremo que lleva a que los ciudadanos que se quieren sacar el carné de conducir no tengan una fecha concreta de cuándo se van a examinar. /LT

Publicación	La Tribuna de Ciudad Real
Soporte	General
Circulación	Prensa Escrita
Difusión	2631
Audiencia	2065
	10 530

Fecha	10/03/2019
País	España
Página	2
Tamaño	104,44 cm² (9,7%)
V.Publicitario	336 EUR (381 USD)



LAS FRASES

JOSÉ JOAQUÍN GARZÁS
PRESIDENTE AUTOESCUELAS

«No somos una provincia lo suficientemente atractiva para el funcionario examinador»

JOSÉ MANUEL CABALLERO
SECRETARIO GENERAL PSOE

«Es una candidatura potente y ganadora, que identifica muy bien la defensa por Ciudad Real»

FERNANDO KIRICO
ESULTOR

«El Arlequín es un mago que va a repartir suerte, hay que mirarle a los ojos, hablarle. Va a dar buena suerte»

ENTREVISTA PRESIDENTE DE LA PATRONAL DE LAS AUTOESCUELAS DE CIUDAD REAL

JOSÉ JOAQUÍN GARZÁS



«Bastantes autoescuelas han cerrado por la falta de exámenes en una provincia que no es atractiva para el funcionario examinador»

PÁGINAS 14 y 15

DIARIO DE UN CONDUCTOR

FRANCISCO JAVIER MORENO-VIDAL

Abogado experto en Tráfico



Patinetes eléctricos en la ciudad

El patinete eléctrico está viviendo su máximo éxito, y parece que la creciente flota de estos artilugios ha llegado para quedarse. Sin embargo, su utilización está generando dudas y los usuarios no tienen muy claro cuál debe ser su comportamiento a la hora de circular. Las dudas más frecuentes sobre circulación de estos vehículos de movilidad personal (VMP) son las siguientes:

*** ¿QUÉ SON.** Según la instrucción de la Dirección General de Tráfico, los de movilidad personal pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal, y por su construcción pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los patinetes, monopatines, patines o similares sin motor eléctrico no se consideran vehículos de movilidad personal.

*** ¿PUEDEN IR POR LA ACERA?** No. El actual Reglamento General de Circulación no permite circular por las aceras con monopatines, patines o aparatos similares que tengan motor, por las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, en las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, en las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

*** ¿PUEDEN CIRCULAR POR LA CALZADA?** No, ni siquiera aunque no dispusieran de motor, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas especialmente destinadas a ellos.

Todos los agentes sociales implicados en la seguridad vial coinciden en que es nece-

saria la urgente aprobación de una adecuada normativa que regule a nivel estatal la aparición de este nuevo tipo de vehículos de movilidad personal. La actual instrucción de la DGT es insuficiente para resolver los problemas de convivencia viaria provocados por las nuevas formas de movilidad. En la actualidad, los patinetes eléctricos y demás VMP se encuentran en un

limbo legal que no los considera vehículos, ya que para la DGT la expresión mínima de vehículo es una bicicleta (ciclo). La única acción que los ha tratado de ordenar hasta ahora

es la mencionada Instrucción publicada por la DGT en 2016 y que se trata poco más que de una descripción informativa, pero que no recoge ninguna clasificación con efecto normativo.

La ausencia de un marco legislativo a nivel nacional ha obligado a las

administraciones locales, desbordadas por el uso de VMP, a intervenir vía Ordenanza Municipal. Ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia han creado sus propias regulaciones.

Patinetes eléctricos, monociclos eléctricos, pequeños *scooter* a motor que no son patinetes ni bicicletas, *hoverboard* y toda una pléyade de dispositivos de movilidad alternativa son, a día de hoy, poco más que juguetes según la normativa vigente. A efectos prácticos no están considerados como vehículos, y por lo tanto no les son aplicables las normativas de circulación.

La DGT se está apresurando para ular una clasificación que regule el uso de los vehículos de movilidad personal, y se ha iniciado un proceso de reforma de la Ley

de Seguridad Vial para que los VMP sean recogidos como vehículos dentro del Reglamento de Vehículos. No serán considerados vehículos a motor, pero sí vehículos de propulsión eléctrica.

La nueva clasificación distinguiría de la siguiente manera a los diferentes vehículos con rango inferior a los tradicionales vehículos a motor:

JUGUETES: Patinetes de tracción humana o pequeños dispositivos con motorización eléctrica que no tengan una velocidad superior a 6 km/h.

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP): Dispositivos con motorización eléctrica y velocidad máxima de 25 km/h: monociclos eléctricos, patinetes eléctricos, segway..

BICICLETAS Y BICICLETAS ELÉCTRICAS: Con motor o sin motor.

CATEGORÍA L1E: Vehículos motorizados con una velocidad máxima de 45 km/h.

Así, los que seguirían siendo considerados como juguetes podrán circular por las aceras, pero a una velocidad que como máximo será de 6 km/h.

Las bicicletas, bicicletas eléctricas y todos los dispositivos que sean considerados vehículos de movilidad personal tendrán que contar con una identificación y un certificado de la Comunidad Europea que deberá ser facilitado por el fabricante. La velocidad máxima de los VMP se acotará a 25 km/h., y no podrán usarse por las aceras; solo por ciclocarriles y calles con límite de 30 km/h.

Las bicicletas seguirán como hasta ahora, circulando por carriles bici y por la calzada y, al igual que los VMP, solo podrán utilizar las aceras y los pasos de peatones si lo hacen pie a tierra para respetar la seguridad de los viandantes.

Por último, los patinetes eléctricos o de gasolina, con asiento o sin él, o pequeños *scooter* que hasta ahora se estaban usando como patinetes con velocidad punta superior a 25 km/h., se incluirán dentro de la categoría L1e. Este cambio impondrá su equiparación a los ciclomotores exigiendo la matriculación, el seguro y la licencia AM o superior para poder conducirlos. Siempre tendrán que transitar por las calzadas y deberán estar limitados a 45 km/h. de velocidad punta. ■



[ILUSTRACIÓN: D.N.N.]

Carnet por puntos: cómo recuperar los puntos de la DGT

original



1. Juan Ferrari

El sistema por carnet por puntos arranca de 1 de julio de 2006 como una de las principales herramientas de [seguridad vial](#) y aunque generó gran resquemor, especialmente entre los profesionales, [en estos 12 años largos](#), tan solo han perdido su permiso de circulación 200.000 personas, según anunció recientemente el [director general de Tráfico](#), Pero Navarro, que fue el responsable de importar el modelo a España.

El carnet por puntos ha vuelto a ponerse de moda después de que una reciente sentencia de la Audiencia Nacional haya declarado ilegal el actual sistema de concesión de los cursos por entender que conculca la libre competencia. Pere Navarro preguntó a este periodista de Ecomotor en dos ocasiones: "¿usted conoce algún sistema mejor que el actual?", en defensa del sistema ideado por él que reparte los cursos entre un número limitado de empresas como la mejor forma de asegurar la calidad de la formación.

Pero si finalmente el Tribunal Supremo, al que ha recurrido la sentencia, determina que hay que abrir los cursos a cualquier autoescuela lo que solicite, "se hará, como no puede ser de otra manera". Pero eso es adelantar acontecimientos. De momento, todo sigue igual.

Cuántos puntos tiene un conductor

8 puntos: Conductores que acaban de sacarse el carnet de conducir y aquellos que han perdido el suyo por haber agotado todos los puntos cuando haya obtenido uno nuevo.

12 puntos: Conductores con más de tres años de antigüedad.

14 puntos (2 extra): Si en tres años no comete ninguna infracción, incrementará en 2 puntos los 12 iniciales.

15 puntos (1 extra más): Si en los tres años siguientes no ha cometido ninguna infracción se le suma un nuevo punto.

Es decir, un conductor que se acaba de sacar el carnet de conducir podrá tener 12 puntos a los 3 años, 14 a los 6 años y 15 a los 9 si no ha tenido una sola multa. ¡Ojo! No significa que tenga más experiencia, pues la DGT no se mete si se ha puesto, o no, alguna vez al volante. Si haber hecho un solo kilómetro, podría tener 15 puntos, porque evidentemente no tendrá ninguna multa.

Eso, siempre que no se vayan perdiendo por haber recibido alguna multa. Hay 20 tipos de infracciones que llevan acarreadas la pérdida de puntos con un máximo de 6 en las más graves y un mínimo de dos.

INFRACCIONES QUE RESTAN PUNTOS

1. Conducir con exceso de alcohol (valores miligramo/litro aire espirado):
 - Superior a 0,50 mg/l (0,30 mg/l, profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) **6**
 - Superiores a 0,25 hasta 0,50 mg/l (0,15 hasta 0,30 mg/l profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) **4**
2. Conducir bajo los efectos de drogas o estupefacientes **6**
3. Negativa a someterse a test de alcoholemia o drogas **6**
4. Conducir de forma temeraria, en sentido contrario o participar en carreras ilegales **6**
5. Conducir vehículos con mecanismos o instrumentos de inhibición de la vigilancia del tráfico o de los sistemas de detección de radar **6**
6. Exceder en más del 50% los tiempos de conducción minorara en más del 50% los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre **6**
7. Alterar el normal uso del tacógrafo o del limitador de velocidad **6**
8. Conducir sin la clase de permiso o la licencia necesarios **4**
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes u obstaculizar la circulación **4**
10. No respetar la prioridad de paso las señales de stop y ceda el paso y los semáforos en rojo **4**
11. Realizar adelantamientos indebidos **4**
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas **4**
13. Efectuar un cambio de sentido en zonas prohibidas **3**
14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías **4**
15. No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación **4**
16. No respetar la distancia de seguridad **4**
17. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención **3**
18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección **3**
19. Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso de ese vehículo **4**
20. Conducir excediendo los límites de velocidad:

Límite	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Puntos
Exceso velocidad	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	-
	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	2
	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	4
	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	6
	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	6

Las infracciones que más puntos han quitado han sido el exceso de velocidad (42%), no llevar puesto el cinturón (13%), usar indebidamente el móvil (9%) y consumo de alcohol, según los datos de 2012. Actualmente habría que tener en cuenta también el consumo de estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias incompatibles con la conducción.

¿Cuántos puntos tengo?

La consulta de puntos solamente la podrán realizar los conductores incluidos en el Registro de Conductores e Infractores de la DGT que dispongan de permiso de conducción en vigor. Para ello, puede utilizarse tres sistemas, todo ellos por internet.

Con CI@ve: Si dispone de algún mecanismo de identificación de CI@ve puede consultar su saldo de puntos y el detalle de las sanciones firmes que han conllevado la detracción de los puntos

Con certificado: Si dispone de certificado digital o de DNI electrónico puede consultar su saldo de puntos y el detalle de las sanciones firmes que han conllevado la detracción de los puntos.

Con usuario y contraseña: Puede consultar su saldo de puntos, sin necesidad de disponer ni de certificado digital ni de dni electrónico. Para consultar los puntos necesita únicamente un usuario y contraseña, que le identifica personalmente.

Cómo recuperar los puntos

Si no ha perdido todos los puntos:

Puede recuperar hasta 6 puntos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial que tendrá doce horas de duración y que podrá realizar una vez cada dos años o cada año en el caso de los conductores profesionales.



Curso de recuperación de puntos.

Transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de permisos afectados por una pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de puntos. No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

Si ha perdido todos los puntos:

Pues a partir de ese momento ha perdido su carnet y no podrá conducir o, de hacerlo, se arriesga a una sanción penal. Para obtener un nuevo permiso deberá:

Realizar un curso de sensibilización y reeducación vial que tendrá veinticuatro horas de duración y que podrá realizar durante la duración de la pérdida de vigencia.

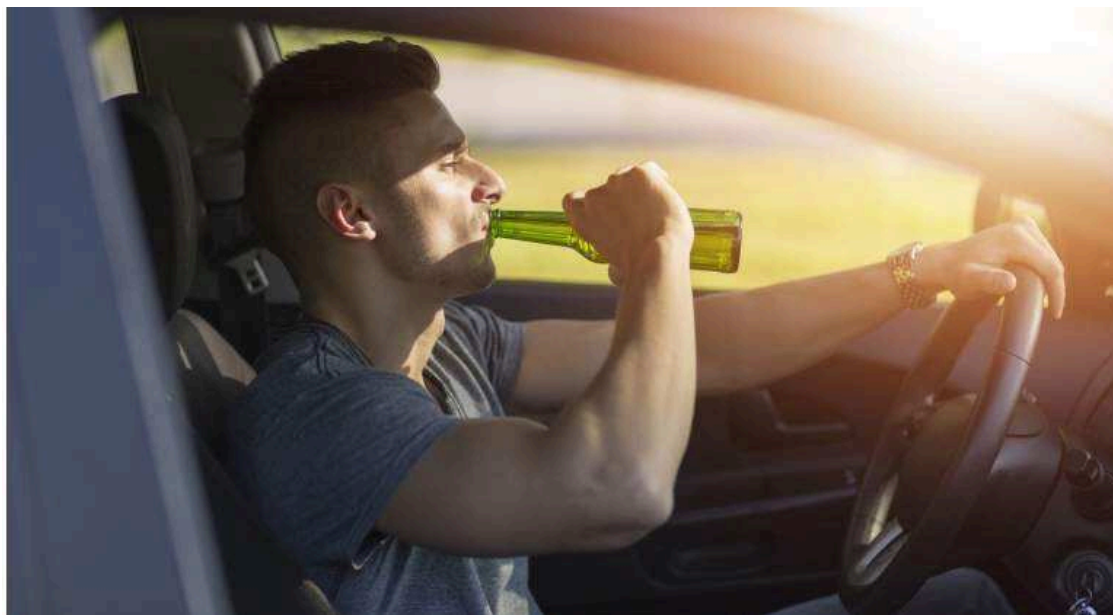
Una vez transcurrido el plazo de duración de la pérdida de vigencia, 6 meses para los conductores en general y 3 meses para los conductores profesionales, deberá superar una prueba teórica que versará sobre los contenidos del curso realizado. No hace falta, pues, volver a examinarse como la primera vez. Eso sí, el permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos, como si fuese un novato.

El titular obtendrá un permiso o licencia de conducción (para ciclomotores) de la misma clase

de la que era titular y con la misma antigüedad

Curso de reeducación

El curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción consta de 24 horas que se impartirán en un centro de formación autorizado, cuyo coste será a cargo del interesado. Las materias sobre las que versará el curso están descritas en la [Orden INT/2596/2005, de 28 de julio](#). La información de los centros de formación autorizados puede consultarse en la página web o solicitarse en la Jefatura Provincial de Tráfico.



El alcohol puede suponer la pérdida de hasta 6 puntos.

Prueba teórica en Tráfico

Una vez realizado el curso, deberá superar en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico una prueba de control. Para ello, el interesado dirigirá una solicitud, en el modelo oficial, acompañada de los siguientes documentos:

DNI o NIE, así como el consentimiento, en su caso, para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos.

De no constar su consentimiento, hay que llevar a Tráfico una fotocopia del DNI o, en el caso de extranjeros, de la tarjeta de estudiante, de la Tarjeta de Identidad de Extranjero, o de la tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión. En el caso de ciudadanos de la UE o EEE o de cualquier otro Estado al que se extienda por Convenio Internacional el régimen previsto para los anteriores, copia de su certificado de registro, al que deberán acompañar asimismo copia de su DNI o pasaporte. Los documentos deberán estar en vigor.

Una fotografía reciente de 32 por 26 mm, en color y con fondo claro, liso y uniforme, tomada de frente con la cabeza totalmente descubierta, y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona.

Informe de aptitud psicofísica por centro de reconocimiento de conductores autorizado.

Talón-foto

Abono de la tasa

Copia de la certificación del curso expedida por el centro homologado para impartir los cursos de sensibilización y reeducación, de que el interesado ha realizado y superado con aprovechamiento un curso de recuperación del permiso o la licencia o certificado de haber realizado y superado con aprovechamiento el ciclo adicional correspondiente, en los casos en

que proceda.

Pérdida por condena judicial

El conductor que haya sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un carnet de la misma clase y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y cumpliendo el mismo proceso ya descrito. Si la condena es igual o inferior a dos años, para volver a conducir, únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de sensibilización y reeducación vial.

Coste de los cursos

La DGT tiene tasados los precios de los cursos:

Curso de recuperación de permiso o licencia 329,30 euros más IVA y otras tasas.

Curso de recuperación parcial 174,93 euros y otras tasas.

Ciclo formativo 102,90 euros y otras tasas.

A esto hay que sumar la tasa que Tráfico cobra por hacer la prueba de haber superado los cursos satisfactoriamente.

En el precio se entenderá incluido el material didáctico y la gestión de la tramitación del curso ante la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente. No se incluye en éste la tasa de examen, que será abonada por el alumno a la Jefatura Provincial de Tráfico ante la que se realice la prueba. Los precios varían en la [Comunidad Autónoma de Cataluña](#) y en la [Comunidad Autónoma del País Vasco](#).

La dgt inicia una campaña especial sobre el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil

original

MADRID, 11 (SERVIMEDIA)

La Dirección General de Tráfico (DGT) desarrollará esta semana una nueva campaña especial de vigilancia y sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.

Esta campaña, que comienza este lunes y se llevará a cabo durante toda la semana, hasta el domingo 17, se enmarca dentro del calendario anual de actuaciones especiales previstas por la Organización Internacional de Policías de Tráfico (Tispol), de la que la DGT forma parte a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

No usar el cinturón es una infracción mucho más común que el consumo de alcohol o drogas, por ejemplo. En la última campaña de control de furgonetas, camiones y autobuses de la DGT, celebrada la semana del 18 al 24 de febrero, la se denunció a 665 usuarios por no usar el cinturón de seguridad. En cambio, solo se multó a 89 conductores por dar positivo en alcohol y otros 40 en drogas.

(SERVIMEDIA)

11-MAR-19

SPS/MGR/caa

"Ya no es infrecuente que se acuda a Fiscalía pidiendo ayuda para que un familiar no siga conduciendo"

original

-¿Las familias han empezado a tomar conciencia de que hay que educar a los conductores mayores a dejar el coche?

-Algunos familiares sí. De hecho, no es infrecuente que estos acudan pidiendo ayuda para evitar que su pariente próximo siga conduciendo porque estiman que ya no debería. Es una cuestión complicada de resolver en la mayoría de los casos, pero parece evidente que la solución está en que la actuación de los Centros de Reconocimiento de Conductores sea cada vez más exigente y rigurosa.

-¿Los jóvenes que hoy van a la autoescuela lo hacen con el propósito de sacarse el carné más que para aprender a conducir?

-Es evidente que el objetivo es sacar el carné y no la obtención de las habilidades propias para la conducción. Yo recuerdo que en mi época muchas de las prácticas que realizábamos iban dirigidas a la aprobación del examen práctico y que la verdadera dificultad, para muchos, era el teórico y para superarlo no había atajos.

-A la vista de los delitos viarios, ¿son más peligrosos los jóvenes o los mayores en carretera?

-No se puede generalizar. Aquellos delitos que dependen en gran medida del control de los impulsos, como el de velocidad punible, se da más en personas jóvenes, lo mismo ocurre con el de conducción con drogas, pero en el resto no hay grandes diferencias.

Hay un antes y un después del permiso por puntos, cuando nació no existía el whatsapp, por ejemplo

I. R. F. • original

En Salamanca, de media, entre 70-80 conductores pierden el carné cada año, “la gran mayoría hombres”, y “se estima en casi un 0,6% los que no lo recuperan nunca”



El permiso de conducir por puntos entró en vigor en nuestro país en 2005.

El sistema del **carné por puntos**, trece años después de su entrada en vigor, necesita actualizarse. Esta es una opinión que comparte el jefe provincial de Tráfico de Salamanca, Miguel Moreno. “Por supuesto, el director general de la DGT lo ha dicho en las últimas comparecencias. Hay un antes y un después del **permiso por puntos**, cuando nació no existía el whatsapp, por ejemplo”. De hecho, “la idea era hacer cambios puntuales en la ley de tráfico, como la utilización del móvil conduciendo que debía estar más castigada, o el tema del cinturón, porque todavía uno de cada 4 fallecidos en accidentes de turismos y furgonetas no hacía uso del cinturón, cuando está demostrado que divide por dos la posibilidad de morir en caso de accidente”.

A la pregunta de si los **conductores salmantinos** perdemos muchos puntos, al año, tal y como apunta Moreno, “entre 70-80 conductores pierden el carné, la gran mayoría hombres”, y “se estima en casi un 0,6% los que no lo recuperan nunca”.

Respecto a los nuevos conductores, “tenemos un 66% de aprobados del teórico”, porque como subraya, “para sacarse el carné de conducir hay que estudiar. Además de hacer teóricos hay que recibir principios de seguridad vial, de saber qué pasa con la velocidad, por qué existe esa velocidad...”, y de ahí la importancia de acudir a las clases teóricas de las autoescuelas. En estos momentos Salamanca cuenta “con 8 examinadores, ahora estamos muy bien”.

¿Sabes cómo renovar el carnet de conducir: cuánto cuesta, plazos y puntos del permiso?

original



Carnet RS

Muchas veces aparecen estas dudas en muchos conductores. **Renovar el carnet de conducir** es un trámite sencillo desde que no es necesario acudir a las Jefaturas Provinciales de la Tráfico, pues se puede realizar todo el proceso en cualquier centro que expide los certificados médicos. En la página web de la DGT hay un listado con todos los centros homologados. No obstante, para aquellos que lo deseen, se puede ir a renovar a las Jefaturas de Tráfico como toda la vida, aunque se precisa cita previa, bien por teléfono (060) o a través de dgt.es, según recoge Juan Ferrari en [eleconomista](#).

Sin embargo, hay algunas precisiones que conviene tener en cuenta para evitarnos trámites innecesarios y pagar de más. Para empezar la terminología. Aunque todos hablamos de "carnet de conducir", su término exacto es permiso de conducción, no permiso de conducir, y licencia de conducción, este último para el caso del documento que permite el uso de ciclomotores y otros vehículos especiales como los tractores.

Lo primero a tener en cuenta es que si el permiso está caducado, no podemos conducir y de hacerlo, nos arriesgamos a una multa de 200 euros por cometer una infracción calificada como grave.

El coste total varía dependiendo del precio del reconocimiento médico para obtener el informe de aptitud psicofísica, que puede variar de forma sustancial dependiendo del centro, entre unos mínimos de 20 euros y unos máximos que pueden superar los **60 euros**. Pero siempre, hay que asegurarse de que el centro está homologado.

La tasa de la **DGT** es siempre la misma, 24,10 euros en caso de renovación, y 20,40 euro por duplicado. Los mayores de 70 años no pagan tasa, y cuando por razones médicas la prórroga sea por un plazo inferior al establecido, los precios de las tasas serán de 19,30 euros hasta cuatro años, 14,50 euros hasta 3 años, 9,70 euros hasta dos años y 4,9 euros un año o menos 4,90 euros.

Formas de pago de las tasas

Con tarjeta bancaria o cargo en cuenta por internet en www.dgt.es

Con tarjeta bancaria en las Jefaturas de Tráfico y

Con cargo en cuenta bancaria o en efectivo (modelo 791 disponible en Jefaturas y en www.dgt.es) en una sucursal bancaria.

Cómo renovar el carnet de conducir

Lo primero a tener en cuenta, es el motivo por el que se ha de renovar el carnet. Ni los trámites ni los costes son los mismos. La renovación se lleva a cabo cuando el periodo de validez del carnet ha caducado y se puede hacer tres meses antes de la fecha tope. No obstante, adelantar la presentación de la solicitud no supone, en ningún caso, pérdida de días de validez, ya que la prórroga se empezará a contar desde la fecha en que la autorización que se quiere renovar pierde vigencia.

Plazos de renovación según tipo de carnet

El período de vigencia varía según el tipo de permiso. Es de 10 años para los siguientes casos:

AM (licencia). Ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos.

A1 motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³ y potencia máxima de 11 kW. La edad mínima para obtenerlo es de dieciséis años cumplidos.

A2 motocicletas con una potencia máxima de 35 kW. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

A motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos.

B autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Automóviles cuya masa máxima no exceda de 3.500 kg y no más de ocho pasajeros además del conductor.

Vehículos con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg

Triciclos y cuatriciclos de motor.

Motos de hasta 125 cc sin sidecar y que no superen una potencia de 11 kW, siempre que hayan transcurrido más de tres años desde que te sacaste el permiso de circulación B

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

Según la edad

El periodo se acorta a la mitad cuando el conductor ha cumplido los 65 años que deberá renovar su permiso o permisos cada 5 años.

Para el resto de permisos -C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E- de índole más profesional, los periodos se reducen considerablemente. Por debajo de los 65 años, se renueva cada 5 años y una vez cumplidos, cada 3 años.

No obstante, en todos los permisos, la vigencia está condicionada a que el titular no haya perdido totalmente sus puntos y a que mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento. Igualmente el período de vigencia podrá reducirse si se comprueba que su titular padece enfermedad o deficiencia susceptible de agravarse.

Causas que impiden la renovación

En cualquier caso, existen dos causas por las que no se podrá renovar el permiso o licencia de circulación. La primera por la privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y la segunda, la intervención; medida cautelar o suspensión del permiso o licencia, tanto se hayan acordado en vía judicial o administrativa (haber perdido los puntos).

Tráfico, una vez constatada la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar la pérdida de vigencia del carnet. Esta declaración de pérdida de vigencia del permiso supone que el conductor deberá entregar el permiso o licencia en la

Jefatura Provincial de Tráfico y no podrá conducir por un período de 6 meses, plazo que será de 3 meses en el caso de conductores profesionales. Transcurrido este plazo, podrá obtener un nuevo permiso, debiendo superar para ello un curso de sensibilización y reeducación vial, así como superar la prueba teórica establecida reglamentariamente.

Duplicado del carnet de conducir

Un segundo motivo para renovar el carnet de conducir es el extravío, deterioro o sustracción del documento o por la modificación de alguno de los datos del permiso (nombre, apellido, fecha de nacimiento); pero no por el cambio de domicilio del titular. Desde la DGT advierten de que técnicamente no se trata de una renovación, sino de la emisión de un duplicado y los trámites y costes varían.

La principales diferencias estriban en que no se precisa un nuevo informe reconocimiento médico, que en caso de robo se exige una denuncia ante la policía, que el trámite se realiza en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, para lo cual se necesita cita previa y que la tasa es algo más baja, 20,40 euros (en caso de cambio de datos es gratuito).

Para un duplicado se debe aportar una solicitud de duplicado con el impreso oficial, el justificante del pago de la tasa y el DNI en vigor.

Pero la causa más frecuente es la renovación por haber agotado el periodo de validez. En este caso, recordar como ya se ha comentado, que el trámite se puede realizar en las Jefaturas de la DGT o en los centros de reconocimiento de conductores.

Renovar en centros médicos

Ellos se encargan de todos los trámites. Para obtener la renovación, piden que el conductor acredite su identidad mediante DNI o pasaporte original, y para los extranjeros comunitarios se precisa presentar el original en vigor de la autorización de residencia o documento o pasaporte de su país y certificado de inscripción en el registro central de extranjero. En el caso de extranjero no comunitarios, la autorización de residencia. En todos los casos, se debe presentar el permiso de conducción que se quiere renovar.

En el centro, se realiza una exploración medida para obtener el informe de aptitud psicofísica, se abona las tasas de 24,10 euros (mediante transferencia a la DGT), se hace la foto que se incluirá en el carnet y se firma la solicitud de renovación o prórroga.

Renovar en Jefaturas de Tráfico

Los trámites son más engorrosos. Primero hay que solicita el impreso oficial, en distintos idiomas, aunque se puede obtener también la página web de la DGT. Se abona la tasa, y se acredita la identidad de la misma forma que en los centros de reconocimiento de conductores.

Se debe presentar el informe de aptitud psicofísica obtenido previamente en un centro de reconocimiento que lo enviará de forma telemática al Registro de Conductores de la DGT. Por último se deberá llevar una fotografía original de 32 x 26 mm en color y con fondo liso, tomada de frente con la cabeza descubierta y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona. Cuando se trate de solicitantes que por su religión lleven el cabello cubierto, se admitirán las fotografías con velo, siendo la única limitación para su admisión que el óvalo del rostro aparezca totalmente descubierta desde el nacimiento del pelo hasta el mentón, de forma que no impida o dificulte la identificación de la persona.

Renovación desde el extranjero

Igualmente, se puede solicitar la renovación o el duplicado a través de las representaciones diplomáticas o consulares con la siguiente documentación: copia del pago de la tasa de la DGT. Los gastos de la transferencia serán por cuenta del interesado haciendo constar en el concepto de la misma y por este orden: DNI, apellidos y nombre y tasa de renovación

permiso de conducir.

Un informe de aptitud psicofísica expedido por un médico del país donde se encuentre el interesado y visado por la Misión Diplomática u Oficina Consular de España en dicho país con una fotografía reciente del solicitante. Deberá especificar la aptitud para la conducción.

Renovar un permiso caducado

Desde el 27/1/2008, fecha en que entró en vigor una reforma del del Reglamento General de Conductores, no es preciso examinarse de nuevo cuando han transcurrido más de cuatro años desde que un permiso de conducir caduca y su titular no lo ha renovado.

No tiene sobrecoste renovar el carnet una vez haya caducado, pero una vez sobrepasada la fecha límite, pero recuerde que no se puede conducir si está caducado y, de hacerlo, se arriesga a una multa de 200 euros.

Trámites de Tráfico: ¿cuánto cuesta sacarse el carné o cambiar la titularidad de tu coche?

original



Los trámites en materia de Tráfico, tales como sacarse el permiso de conducir o cambiar la titularidad de un vehículo, **requieren el pago de una tasa pública**, cuyos precios se mantienen como el año pasado, tras el **rechazo de los Presupuestos Generales del Estado de 2019**.

Precios de los trámites de Tráfico

- La matriculación de un vehículo cuesta 97,80 euros.
- La expedición de licencias y cambios de titularidad tienen un precio de 27,30 euros.
- Los permisos temporales cuestan 20,20 euros.
- La solicitud de autorizaciones especiales de circulación, 130,10 euros.
- La transferencia de vehículos tiene un precio de 54,60 euros.
- Mientras que la transferencia de un ciclomotor cuesta 27,30.
- El cambio de titularidad del permiso de circulación o operaciones de fusión, escisión o aportación no dinerada de ramas de actividad de entidades de sus titulares tiene un coste de 9,70 €.
- Sacarse el carné, además de la cantidad abonada a la autoescuela, se debe pagar una tasa de 92,20 euros.
- Las licencias de conducción tienen un precio de 43,70 euros.
- Recuperar el carné al perder los puntos, 28,30.
- Un duplicado del carné y licencia de conducción y circulación, 20,40.
- Prórroga de vigencia de los permisos o licencias, 24,10 euros
- El cotejo de la documentación tiene un precio de 8,50 euros.
- La anotación del resultado de la ITV en el Registro, 4,10 euros.

Medio	Ideal Digital	Fecha	09/03/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	112 362	V. CPM	63 EUR (71 USD)
Pág. vistas	595 556	V. Publicitario	2406 EUR (2725 USD)

<https://www.ideal.es/sociedad/tramites-traffic-cuesta-20190309121548-nt.html>

- La prestación de servicios de escolta, control y regulación de la circulación de vehículos, 33 euros por agente destinado a la prestación del servicio.

¿Qué pasa con los permisos a los patinetes eléctricos en Sevilla?

original

Una usuaria de un patinete eléctrico por el carril bici de la ciudad.



Una usuaria de un patinete eléctrico por el carril bici de la ciudad. / Juan Carlos Vázquez (Sevilla)

La [Asociación para la movilidad personal ecológica de Sevilla \(Ampes\)](#), que agrupa a los usuarios de patinetes eléctricos (además de monociclos eléctricos, segways, etc), ha denunciado un **bloqueo municipal** de los **permisos** que este tipo de vehículos necesitan para circular por la ciudad.

La entidad asegura que el Ayuntamiento está informando a los usuarios que presentan sus **solicitudes**, en cualquiera de los distritos o en las oficinas de Movilidad, que las **nuevas autorizaciones** no se van a tramitar hasta **después de las elecciones municipales** del 26 de mayo. Ampes se queja de que el Consistorio está recogiendo las solicitudes, pero con la advertencia de que su tramitación se va a demorar hasta pasados los comicios locales.

“Es una **barrera administrativa artificial** que ha creado la delegación de Movilidad. Esta situación no se da en otro ayuntamiento de España con una actividad semejante”, lamenta **Andrés Nadal**, presidente de la asociación Ampes, que cuenta con **300 asociados** que se mueven sobre todo en patinetes eléctricos.

“Es una barrera administrativa que ha creado Movilidad y que no se da en otra ciudad”

“Necesitamos urgentemente una regulación. Estamos al capricho del gobierno municipal”, se queja Nadal.

Según el Ayuntamiento de Sevilla, “no hay **ninguna indicación** de paralizar las autorizaciones ni aplazar la ordenanza” y añadió que **en verano** se espera que entre en vigor la **nueva norma municipal** que por primera vez regulará la circulación de estos vehículos eléctricos.

La versión del gobierno municipal es que se quiere llevar el **borrador de la normativa** al pleno de este mes de **marzo** y que “el trámite está a la espera de un informe de la Secretaría”.

Esta ausencia de nuevas autorizaciones se produce en un momento en que el Ayuntamiento de Sevilla está tramitando la normativa para regular la circulación de estos vehículos. La norma es necesaria ante la **proliferación de patinetes eléctricos** por la ciudad. Los expertos calculan que su cifra ronda los 2.000 y que son estos miles de usuarios los que recorren con ellos a diario las calles de la capital andaluza.

El Ayuntamiento dice está previsto que la norma que los regulará entre en vigor en verano

Los usuarios de estos vehículos creen que el Ayuntamiento de Sevilla prefiere retrasar la aprobación de una norma municipal hasta que esté lista la norma estatal que la Dirección General de Tráfico promete para el primer semestre de este año 2019, como muy tarde en junio. La asociación Ampes opina que el Ayuntamiento está a la expectativa de la regulación que dicte la DGT y que no hará nada hasta entonces.

A nivel nacional, esta **norma estatal** se ha topado con el inconveniente de la convocatoria de elecciones generales del 28 de abril. Las asociaciones de movilidad personal barajan que la DGT intente aprobar la norma sobre los patinetes eléctricos por decreto, sin el debate parlamentario que sería necesario.

Alegaciones al borrador de la norma estatal

El borrador de normativa estatal tiene aspectos que las asociaciones de movilidad personal, entre las que figura Ampes Sevilla, quieren cambiar. En sus **alegaciones** han pedido a la DGT que **reduzca a 30 kilómetros** por hora la velocidad también **las grandes avenidas** en el carril más próximo a las aceras, por entender que es en estas donde mayor número de accidentes y atropellos graves se producen. La medida serviría para que estos **carriles más pegados a las aceras** se usen como **vías más seguras** para vehículos alternativos al coche, como bicicletas o vehículos de movilidad personal.

Otra crítica es que se prohíba su circulación en **vías interurbanas**.

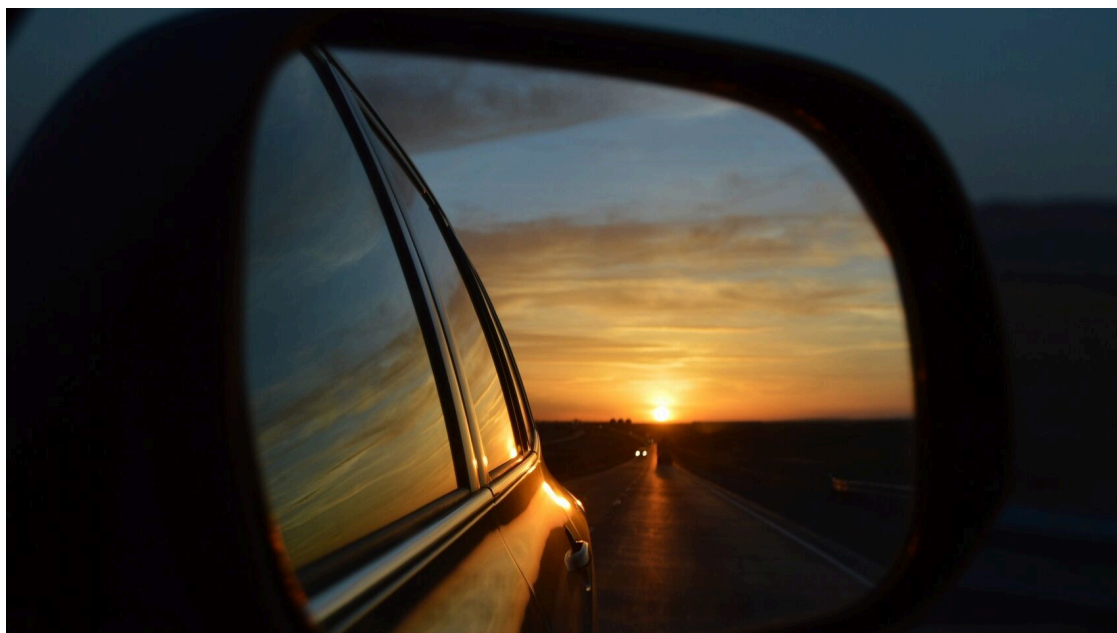
En tercer lugar, se oponen a que el borrador del Real Decreto **deje fuera a todos los modelos que superan los 25 km/h**. Y argumentan que “no existe ningún reglamento ni base legal alguna que impida la fabricación y comercialización de vehículos de movilidad personal que superen los 25 km/h”.

Estas entidades proponen que la **velocidad máxima** por diseño de los vehículos esté comprendida **entre 15 y 45 km/h**., que se excluyan los conducidos por personas de movilidad reducida e incorporar los vehículos de movilidad personal junto a los ciclos en el artículo del Reglamento de Circulación relativo a las velocidades máximas de los vehículos.

Por último, rechazan la obligación de obtener un **certificado** para acreditar que estos vehículos cumplen con los **requisitos técnicos** conforme a la normativa internacional, puesto que el **reglamento de la UE 168/2013** (artículo 2-2), **excluye** a estos **de homologación**. Por tanto, obligar a ese certificado es “redundante” y supone “costes y dificultades innecesarias que pueden desincentivar la adopción de alternativas sostenibles de movilidad y de menor siniestralidad”.

Cómo saber cuántos puntos tienes en el carnet de conducir

Ada Funes • original



Al conducir un coche hay que tener grandes dosis de sentido común

Hace más de una década que entró en vigor el famoso carnet por puntos en nuestro país. **Desde el 1 de julio del año 2006**, todo cambió en cuanto a la forma de conducir en España.

Los conductores que cometiesen infracciones de tráfico podrían ver reducido su saldo de puntos. Esto puede hacer que queden inhabilitados para conducir. No es algo pionero porque antes de nosotros, ya se hacía en otros países. **Alemania, Francia, Inglaterra o Italia ya lo llevan haciendo muchos años.**

Los conductores con permisos de conducir tienen un saldo de 12 puntos y si se cometen infracciones, dependiendo de su gravedad, se pueden descontar.

En el momento en el que no se tengan puntos, no se podrá conducir. En este caso, se pueden recuperar yendo a clases de reciclaje de conducción. Pero todo depende de la gravedad de las faltas que nos han hecho perder los puntos del carnet.

¿Cuál es el objetivo de este método?

La finalidad de la Dirección General de Tráfico cuando puso en marcha este sistema, era **cambiar los hábitos de conducción de los coches.** De esta forma se retirarían de la circulación a los conductores infractores de faltas graves o muy graves. Sobre todo aquellos que lo hacen de manera reiterada.

Además, se busca **concienciar a todos los conductores** sobre el cumplimiento de las normas de seguridad. Los conductores con menos de tres años de carnet cuentan con 8 puntos. Son los mismos que aquellos conductores que recuperan su carnet tras haber agotado los puntos.

Puede que en alguna ocasión, cuando consultes el saldo de puntos que tienes, te aparezcan 15 en lugar de 12. Esto sucede porque **si en tres años no se ha cometido ninguna infracción se suman dos puntos de forma automática.** Si en los siguientes tres años tampoco hay infracciones se sumará otro punto más.

Pasos para conocer el saldo de puntos de nuestro carnet

Lo primero que hay que hacer es acceder a la web de la Dirección General de Tráfico, www.dgt.es y después acceder al apartado "Consulte su saldo de puntos". Una vez accedamos a la siguiente pantalla hay que pulsar sobre **"Consultar saldo de puntos"**, con o sin

certificado, dependiendo de tu caso, aunque lo más normal es no contar con certificado.

Si ya se ha usado el servicio y se cuenta con contraseña, bastará con introducir el NIF y la contraseña, donde el sistema nos proporcionará en cuestión de segundos el saldo de puntos que tenemos en nuestro carnet de conducir.

En caso de no haber utilizado con anterioridad este servicio, tendremos que hacer clic sobre el botón "**Solicitar clave de acceso a la consulta de saldo de puntos**", con lo que nos proporcionarán la clave de forma automática.

El siguiente paso es introducir nuestro nombre y apellidos, NIF/NIE y también la fecha de expedición del primer permiso así como un correo electrónico. En cuestión de minutos recibiremos la clave con la que poder acceder al servicio de consulta de saldo de puntos del carnet de conducir.

Ahora, solo hay que volver a la [web www.dgt.es](http://www.dgt.es) y repetir los pasos con la nueva clave. **Se aconseja cambiar la clave por una que nos sea fácil de recordar** y debemos conservarla. La necesitaremos siempre que queramos saber el saldo de puntos que tenemos. Si la perdemos, no hay que preocuparse porque se puede solicitar el envío de una nueva al correo que indiquemos.

Consultar el saldo con el sistema Cl@ve

Si se cuenta [con la identificación del sistema Cl@ve](#), podemos acceder a la web de la Dirección General de Tráfico y hacer clic en el link "Consulta Saldo de Puntos y Antecedentes (con Cl@ve)".

Se nos abrirá una nueva pantalla en la que debemos hacer clic sobre el método de identificación que queramos e introducir los datos de acceso que nos requieran para poder continuar con el proceso.

Cuando ya hayamos introducido los datos, **podremos ver toda la información relacionada con el saldo de puntos de nuestro carnet de conducir** y los antecedentes del permiso por puntos, en caso de que existieran.

Hay que recordar que la consulta del saldo de puntos es el primero de los trámites que ofrece la Dirección General de Tráfico con el sistema Cl@ve, aunque **poco a poco se han ido implementando otros servicios para poder hacer otras gestiones de Tráfico**.