

HACIA UN NUEVO MODELO DE SEGURIDAD VIAL

Documento base para la creación de un nuevo modelo de seguridad vial

17 de Marzo de 2018

ATAAC grupo de trabajo para la mejora de la seguridad vial



ATAAC



ATAAC

MEDIDAS PARA UN MODELO DE SEGURIDAD VIAL

Las acciones informativas y sancionadoras no han podido evitar, las imprudencias de los conductores, así que la siniestralidad vial sigue siendo un problema de gran trascendencia en nuestra sociedad.

El principal objetivo es reducir las tasas de siniestralidad y mortalidad, y para ello deberíamos **centrar gran parte de nuestro esfuerzo en la formación**, como se hace en el centro y norte de Europa, pero la realidad es que esta no puede ser la única medida, necesitamos mayor implicación de todos los intervinientes en la formación, en el desarrollo y aplicación de las normas de tráfico, para una reducción real de la accidentalidad.

Con la anunciada intención de hacer un cambio radical y necesario en la nueva ley de seguridad vial, y que las nuevas medidas que se tomen con el objetivo de reducir accidentes y víctimas de tráfico tengan resultado, se ha de generar un ambiente que ofrezca un interés y un cambio de actitud en los conductores, pre-conductores y usuarios en general, y eso solo sucederá si se genera un clima de confianza con medidas que sean consecuentes con la necesidad social real, mostrando seriedad, control, formación, evaluación, y una implicación directa de la administración colocando la formación y la seguridad vial en el escalafón que le pertenece y no únicamente culpabilizando al usuario y destapando la sensación de afán recaudatorio.

Con todo esto no queremos decir que las medidas que se están llevando a cabo no sean adecuadas, quizá, es que no terminan de ejecutarse adecuadamente y por esa razón no llegan a ser resolutivas, es importante que las medidas que se van tomando tengan un seguimiento para comprobar su fiabilidad y sean efectivas y no necesariamente siempre deben ir acompañadas de una gran inversión económica, algunas incluso tienen "coste cero", y en todo caso invertir en

seguridad vial siempre nos aportará beneficios en el futuro.

“ El **principio** de legalidad o primacía de la **ley** es un **principio** fundamental, conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la **ley** vigente y su jurisdicción y no a la voluntad de las personas.”

Las leyes son muy claras, pero quedan supeditadas a la buena voluntad de los usuarios a querer cumplirlas, y es aquí donde radica el mayor de los problemas, como se pudo comprobar con medidas tan importantes y beneficiosas para todos como la implantación de la obligación del uso del casco, y el propio cinturón de seguridad.

Si ponemos un semáforo en cada paso de peatones, ¿creen que realmente se obedecería su fase en color rojo? NO!!, pero seguramente si a la señalización que todos conocen se le acompañara con la presencia de un agente entonces si tendría efecto. Es algo parecido a lo que sucede con la señal de STOP, desde pequeños si saben su significado sin embargo a la hora de cumplir nadie, absolutamente nadie cumple con ella.

Esto evidencia que el simple hecho de conocer las normas no es garantía de éxito y que hay que incidir en los valores y la voluntad de querer cumplir, empezando en la fase escolar y los nuevos conductores, generando una corriente con tendencia positiva que se anteponga a la resistencia al cambio de los actuales conductores, invirtiendo la situación que sucede actualmente, (utilización de glorietas, stop, paso de peatones, circular por el carril central, etc....)

¿Cuántas multas se ponen por incumplir en glorietas, pasos de peatones, no utilizar los indicadores de dirección adecuadamente o no efectuar un stop?, y por circular por el carril central?. Parece ser que como no se consideran altamente peligrosas, a los usuarios tampoco les preocupa demasiado cumplir o no esas señalizaciones.

Cualquier modelo de **SEGURIDAD** está basado en la **PREVENCIÓN Y FORMACIÓN** (construcción, sanidad, educación, etc.. **MAS VALE PREVENIR QUE CURAR!!**), sin embargo en la **SEGURIDAD VIAL** en vez de estar basada en la prevención y la formación, parece que está enfocada más al castigo y a las estadísticas en las que ***"SI NO MUERES NO CUENTAS"***.

RESUMEN DEL MODELO ACTUAL:

1. EL ANTES DEL PERMISO:

- Quizás alguna sesión con un monitor o agente un par de horas en varios años y depende de donde se cursen los estudios.
- Certificado Médico (de risa y pago = regalado), primer mal ejemplo de la supuesta importancia del permiso de conducir.

2. DURANTE EL PERMISO:

- Test por memorización (primer reclamo de las autoescuelas “los mismos del examen”) ¿Cómo puede ser que tengamos más aptos por libre que en algunas autoescuelas?
- Prácticas (segundo reclamo de las autoescuelas “bajo precio, incentivo a administrativa/os por matrículas, harás pocas porque eres joven, etc.”)
- Examen (tercer reclamo de las autoescuelas “ se suspende por mala suerte, ha sido un examen muy difícil, o el examinador ha sido muy exigente”), teniendo en cuenta que el nivel de examen actual deja mucho que desear con los realizados años atrás, y si encima examinamos de uno en uno a los alumnos pasará como en la teórica “ llévame a aprenderme la zona que me puede tocar”

(Todo un proceso formativo lleno de carencias y de irregularidades, al cual se le tiene que sumar las pésimas condiciones laborales y las interminables jornadas sin control de los profesores que ejercen la formación con contratos por muy pocas horas, cobros en metálico para no declarar, etc..., y todo ello encabezado por la propia patronal que los representa CNAE.)

3. DESPUÉS DEL PERMISO:

- Aprender a conducir y circular es algo que consideran (padres, alumnos...) que se consigue después de superar el examen, puesto que para ellos es un puro trámite que únicamente les enseña a aprobar, porque entre otras razones, nadie conduce como en la autoescuela.
- Radares que su única finalidad es multar y no se entiende que aportación pueden tener en la seguridad vial.
- Renovaciones del carnet, con el único requisito de pasar por un “examen médico” independientemente del tiempo que se lleve sin conducir.
- las multas con dudosa y pobre efectividad e insuficientes a la vez “como en el caso de conducir sin permiso”, y el control de los agentes de la autoridad (pobre imagen se da al ser los primeros en incumplir las normas a su antojo en vez de predicar con el ejemplo).

Creemos firmemente que se puede y debe mejorar, empezando por la autocrítica e introduciendo una nueva estrategia de trabajo encaminada a un modelo comprometido de movilidad cívica con resultados de calidad y no de cantidad.

1.- INTRODUCIR LA SEGURIDAD VIAL EN LA FASE ESCOLAR.

“Educa a los niños y no será necesario castigar a los hombres” (Pitágoras)

Introduciendo valores durante la educación primaria y secundaria que refuercen la

importancia de una movilidad segura, mostramos un interés real de mirar hacia un futuro desde una base sólida de concienciación y valores ciudadanos.

Desarrollando temas tan importantes como las normas, concienciación sobre la importancia de la utilización de los elementos de seguridad (activa y pasiva), primeros auxilios o protocolos de actuación en caso de accidente y cualquier otra información fundamental para cualquier usuario de la vía.

Debemos recordar dos aspectos importantes:

- No todos los usuarios de las vías obtendrán un permiso, es decir que su conocimiento sobre el tema es prácticamente nulo o por imitación, que es la conducta más natural de cualquier especie, y el resultado son las desorbitadas estadísticas de siniestralidad.

- Hoy en día, el alumno hace las clases justas para aprobar los exámenes, tanto de conocimientos como aptitudes, sin que llegue a ser consciente de lo que significa circular y compartir las vías públicas.

Desde la educación se puede cambiar el enfoque que hoy día tiene la sociedad del concepto de la movilidad y concienciar a edades tempranas de cómo moverse como usuario de la vía.

“Aunque olvidemos lo aprendido de manera reglada, la educación recibida siempre queda en la mente de manera sutil, según B. F. Skinner.”

2.- RECONOCIMIENTO DEL TÍTULO DE FORMADOR

Para poder impartir seguridad vial y concienciar a la ciudadanía de la importancia de ser respetuoso con las normas y señales y sobretodo, de poner en valor la vida humana es necesario, además de los conocimientos y de la capacidad de transmitirlos, tener vocación de formador vial y hacer de la seguridad vial un estilo de vida.

Los formadores no solo disponen de los conocimientos adecuados para impartir clases, tienen una sensibilidad especial para poder inculcar los valores necesarios a la sociedad que otros profesionales no tienen.

El reconocimiento de la titulación es imprescindible para que un profesor se sienta reconocido y pueda dar salida a todos esos conocimientos más allá de impartir clases a los alumnos para la obtención de un permiso.

Esto nos lleva a replantearnos el modelo actual de acceso a la titulación de

formador vial, donde los estudios deberían ser mucho más amplios en pedagogía, en nuevas tecnologías y en formación práctica. Del mismo modo, dichos estudios deben estar reglados por el Ministerio de Educación marcando unos requisitos mínimos para su acceso así como para el mismo curso. Profesionalizando a los futuros **EDUCADORES DE SEGURIDAD VIAL**, al igual que sucede con los conductores de ambulancia actualmente “Técnicos Emergencias Sanitarias”, o los propios conductores de Mercancías y Viajeros “Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera”

Se puede decir así, que la responsabilidad de la Seguridad Vial, debería recaer no sólo, en la Dirección General de Tráfico, que es el organismo oficial que nos representa y dirige sino, también en los Formadores Viales, que somos el colectivo que mejor conoce la problemática de la movilidad. Tenemos una visión más amplia y directa de la realidad y de las actuales necesidades.

Los Formadores Viales, podemos contribuir en múltiples aspectos, en educación, participando en las nuevas normas, en la colocación de señales de forma que sean más claras, identificar puntos negros, etc. A modo de ejemplo, por qué se colocan los contenedores de residuos ante el paso de peatones en nuestro sentido de la marcha, si simplemente colocándolo después del paso de peatones, estos serían más visibles y se reducirían los atropellos.

No queremos que se nos excluya, deseamos involucrarnos para contribuir a la mejora de la seguridad. Así se nos ha formado y acreditado y así deseamos ejercer nuestra profesión, con un único interés, ser un ejemplo a nivel mundial, de civismo y Seguridad Vial.

Estamos en la misma línea de trabajo, sabemos lo que vale una vida.

Las Autoescuelas y la CNAE, no avanzan hacia la mejora de la Seguridad porque están al margen de ellas, incumpliendo todas las normas y leyes que les afectan y priorizando su objetivo de obtener un beneficio económico planteando cambios en el reglamento con la única intención de facilitar su ánimo de lucro.

3.- AUTOESCUELAS LOW COST Y PRECARIEDAD LABORAL.

Una combinación que destruye la enseñanza de calidad.

Somos los únicos centros docentes en que la palabra escuela no tiene un sentido asociado a la actividad de estudiar o aprender.

Las Autoescuelas tienen una gran **responsabilidad** en la forma en la que la

sociedad ve, tanto a la propia Dirección General de Tráfico, como a todo el sector, no olvidemos que la ciudadanía nos ubica en el mismo espacio.

Actualmente este es un sector con un elevado fraude laboral y escasamente fiscalizado y que en rasgos generales incluye:

- **La falta de control** a las autoescuelas por parte de la Dirección General de Tráfico y del Ministerio de Interior, facilitando enormemente la mala praxis.

- **Desidia** por parte del **Ministerio de Empleo y Seguridad Social y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.**

- **Competencia desleal o Dumping**, devaluando el principal interés de la Dirección General de Tráfico, Formadores Viales y la propia Seguridad Vial. Las últimas modificaciones del Reglamento de Autoescuelas nos han llevado hacia un modelo Low Cost de la formación vial centrada en la competencia vía precios encaminada a la cantidad y no a la calidad.

El suma y sigue de la mala gestión de las Autoescuelas, encabezada por sus principales representantes y favorecida por, la ya mencionada falta de control a su vez, favorece la precariedad laboral.

Precariedad Laboral

Se ha consolidado de forma permanente en nuestro sector, generando una situación de inseguridad e indefensión.

“Cuando se habla de economía sumergida se piensa primero en el problema fiscal, pero para mí son más importantes las condiciones sociales, laborales y de vida que marca esta forma de trabajar”, sentencia Antoni Ybarra, catedrático de Economía de la Universidad de Alicante.

- **Trabajadores dados de alta** en la Seguridad Social en muchos casos por **menos horas de las que realizan** diariamente.

- Los formadores tenemos **cambios permanentes** en lo relativo a nuestra actividad u **horario.**

Sin horario fijo, disponibilidad de 7 de la mañana a las 22 horas y en muchas ocasiones incluidos los fines de semana. Sin descanso entre las jornadas diarias ni semanales a pesar de tener un convenio establecido, situación que aumenta el riesgo en nuestro trabajo y disminuye la calidad de formación.

- **Precariedad salarial y economía sumergida.**

Se realizan jornadas de trabajo muy superiores a las establecidas legalmente por convenio, para poder conseguir el salario necesario como consecuencia de tener un sueldo muy bajo, y la mayor parte de estas horas son pagadas en dinero negro.

- Imposibilidad de **conciliar vida familiar y social**. Con esta disponibilidad absoluta, imposibilidad de formación o reciclaje.

- Esta precariedad laboral junto con una inexistente aplicación de un plan de prevención de riesgos adecuado a nuestra profesión, produce un aumento del **sufrimiento psicológico y empeoramiento de la salud y calidad de vida** por la incertidumbre sobre el futuro provocada por la imposición de jornadas y por el miedo a la pérdida del empleo

“¿Cuántas horas debe estar un formador dentro de un vehículo?”

El sector necesita que se regulen las horas trabajadas como formadores, ya sean asalariados o autónomos. A los formadores viales no se nos considera profesionales de la conducción ni tampoco de la enseñanza, de manera que no tenemos tiempos de conducción establecidos, ni obligación de usar tacógrafo, ni tasa de alcoholemia reducida, ni una prevención de riesgos adecuada a nuestra labor. Y por otra parte tampoco disponemos de tiempo dentro de la jornada laboral para preparar las clases, en definitiva, somos simples conductores, quedando en “tierra de nadie” sin que se tenga en cuenta que somos los profesionales que mas conocimientos disponemos sobre normativa, reglamentación y seguridad vial.

El desempeño de nuestra labor, requiere una atención constante y absoluta. Trabajamos inculcando valores.

Realmente nuestro trabajo tiene una repercusión social de mucha trascendencia. A fin de cuentas, todo conductor pasa por nuestras manos y por la Dirección General de Tráfico, último evaluador, en este proceso.

Controlar y mejorar el sector, también es controlar y mejorar el resultado final. Una vez más nos debe unir la misma línea, **control, legalidad, seriedad y mejora**.

4.- CURSO PUENTE PARA FORMADORES Y RECICLAJES

Tal como ya hemos referido en puntos anteriores, como Formadores Viales deseamos nuestra máxima implicación en el sector y contribuir a la reducción de los Accidentes de Tráfico, con una mejor formación.

Siendo totalmente honestos, estamos deseosos de recibir más formación ya que somos conscientes de que no todo el colectivo ha podido recibir una preparación adecuada o ha tenido la oportunidad de seguir adquiriendo los conocimientos necesarios para poder formar adecuadamente.

Proponemos un curso puente, para que nuestra función formativa se amplíe y adapte a todas las edades. Incluyendo las estrategias pedagógicas necesarias y conocimientos mucho más amplios en materia de Seguridad Vial, para que la información transmitida tenga el efecto deseado en cualquier fase educativa.

Así mismo, sería interesante hacer reciclajes de nuestra formación cada cierto tiempo, para garantizar que la información perdura en el tiempo y que nos mantengamos actualizados para la realización de nuestra labor.

5.- CONTROL Y CAMBIO EN LA RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS.

En la actualidad aquellos conductores que pierden parcialmente los puntos, pueden recuperar un máximo de 6, realizando el famoso curso de 12 horas sin examen. Se puede realizar una vez cada dos años, una vez al año para Conductores Profesionales.

En los centros en los que se imparten estos cursos, vemos **una notable y ascendente incidencia** en asistencia de este tipo de conductores. En especial **del sector del reparto de mercancías en vehículos ligeros.**

La causa más frecuente es **exceso de velocidad**, junto al uso del **teléfono móvil.**

Las empresas **transportistas concedoras y consentidoras** de estos comportamientos, exigen a sus trabajadores este tipo de conductas. Es habitual en estas empresas realizar viajes como por ejemplo, Barcelona - Madrid, en tan solo 4'30 horas. Práctica extendida en todo el sector.

Y no podemos olvidarnos de mensajeros y repartidores en vehículos de dos ruedas con un tiempo establecido de reparto que incumplen sistemáticamente las normas para conseguir entregas dentro del horario establecido. En estos casos las sanciones deberían ser importantes tanto para los conductores como las empresas, incluyendo cursos y trabajo social para poder volver a ejercer su trabajo.

Sabemos que en materia de transporte, los vehículos ligeros son los que tienen el más alto índice de siniestralidad.

La forma en la que esté planteada la recuperación parcial de puntos para profesionales, fomenta y al mismo tiempo facilita, que se siga incidiendo en este tipo de infracciones.

Todos los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, ligeros o no, deberían estar dotados de tacógrafo y que se vigilen las velocidades máximas por categoría de vehículo y que todos los cinemómetros discriminaran la velocidad máxima en función del tipo de vehículo y vía (en especial las furgonetas y vehículos mixtos adaptables que creen que pueden ir a la velocidad máxima de un turismo).

Estas empresas deberían contar con **más control por parte del Ministerio de Fomento** y castigar o sancionar a las empresas que fuerzan a sus empleados a exceder los límites de velocidad de forma sistemática.

Incluso les pagan las sanciones para que sus empleados sigan incumpliendo la ley.

6.- CENTROS MÉDICOS

¿Tienes entre 30€ y 50€? Perfecto, ya pasaste el primer examen para obtener tu permiso. Contundente pero cierto.

La sociedad está de acuerdo con esa idea. Su percepción es de que el certificado médico, es un saca dinero y que no te hacen nada, de nada. Este es el mensaje que nos llega a las aulas, en todos los permisos.

Los centros médicos son la puerta de acceso al permiso de conducción, por eso mismo deben ser centros independientes, sin vinculación ninguna con centros de formación. Su credibilidad queda en entredicho, una vez mas, al encontrarnos con autoescuelas que poseen sus propios centros médicos.

En la actualidad la pruebas médicas que se realizan son totalmente insuficientes. Nadie se cerciora de que la información transmitida por el usuario es cierta, simplemente se cree.

Preguntas como: - ¿bebes? , ¿tomas drogas? ,¿tienes alguna enfermedad importante? . Esto en el mejor de los casos y de todas formas, ¿qué relevancia tiene si no se comprueba?.

Revisan el oído, la vista y una prueba de reflejos y coordinación.

Es necesario contar con un certificado médico de mayor rigor, que realmente acredite que el futuro conductor es apto para la obtención del permiso.

Los centros médicos deberían poder acceder mediante un sistema informático al historial médico de los usuarios y asegurarse de que realmente reúnen las condiciones apropiadas para la conducción.

7.- RECICLAJE PARA CONDUCTORES

Obtenemos el permiso y damos por finalizado todo lo que debemos conocer de algo que estaremos haciendo prácticamente toda la vida.

Debemos exigir a los conductores que puedan responder a las necesidades de un tráfico que progresivamente va cambiando, que está vivo y evoluciona junto a sus normas, tecnologías e infraestructuras.

Existe una necesidad social real, de reciclaje. Pocos conductores recuerdan cómo circular por una glorieta. O cómo realizar los cambios de dirección y la lista es interminable, no hay más que observar para entender que la mayoría no recuerda cómo efectuar las maniobras.

Necesitamos una **reeducación permanente para actualizar y recordar.**

No es suficiente pasar un examen médico.

La importancia de reciclarse es vital para mantener un tráfico saludable.

Un buen momento para hacerlo es **en cada renovación del permiso.**

8.- MODELO SANCIONADOR

Es cierto que un incremento de sanciones, en principio no estará bien visto por la sociedad pero está demostrado que mientras no hagamos hincapié en la educación, esta puede ser una **medida disuasoria.**

Sanciones en las que se incluya por **faltas graves**, no sólo la **sanción** sino también **trabajo social** en fundaciones de accidentes y **cursos de reciclaje** para corregir malos hábitos, a la vez de introducir más infracciones en el código penal, y que no sean únicamente por vía administrativa.

Este artículo es claro, El Código Penal castiga la conducta de conducir un vehículo sin carnet con pena de prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad, aunque actualmente deberían ser más contundentes.

Estas sanciones, deberían llevar aparejada la pérdida de puntos, así como trabajos sociales, pero en aquellas fundaciones que luchan por reducir la Siniestralidad Vial y conocer de primera como inciden las consecuencias de esos actos en los accidentados y sus familiares

¿Qué ocurre cuando una persona se atribuye el derecho sin previa titulación, de enseñar a conducir?

Esta práctica está muy extendida en nuestra sociedad. En principio deberíamos centrarnos en los progenitores de los futuros conductores, aunque en realidad, se practica independientemente del parentesco en muchas ocasiones.

Se deberían endurecer las penas para aquellas personas que incitan o consienten, que sus hijos, amigos, etc. incumplan la ley.

No solo incitan a dicho incumplimiento, sino que instauran conductas que van en contra de la Seguridad Vial.

9.- AGENTES ENCARGADOS DE LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO

Todos los que de una manera u otra intervenimos en temas relacionados con una movilidad Segura, debemos ser consecuentes con nuestra profesión y con nuestra forma de proceder.

Desde nuestro sector observamos que en demasiadas ocasiones los agentes de tráfico incumplen la normativa. Explicas a un aspirante al permiso, como realizar un Stop de forma correcta, que debe detenerse por completo y esperar unos segundos vengan o no vehículos porque esa es la forma segura y correcta de proceder. A los pocos metros encuentras una patrulla que realiza un Stop como un Ceda el Paso. De manera que el alumno no puede darle la importancia que realmente tiene el cumplimiento de las normas y señales cuando ni la autoridad competente es capaz de cumplirlas. Y como este, hay muchísimos ejemplos que ayudan a la ciudadanía a NO CREER en la utilidad y finalidad de las normas de Circulación y en consecuencia, a no practicarlas.

Cualquier cuerpo relacionado con la regulación del tráfico debe ser un ejemplo a seguir y no objeto de críticas totalmente justificadas. Entendiendo que están exentos cuando realizan servicios prioritarios, en el resto de ocasiones deben generar respeto y que creen en las normas y así las practican.

Es de vital importancia que mencionemos en este punto a los trabajadores de obras y su señalización, unos conocimientos mínimos sobre como regular el tráfico ayudaría a una mejor canalización del tráfico haciéndolo más fluido y más seguro.

10.- CAMPAÑAS PUBLICITARIAS

¿Las campañas de concienciación surgen el efecto deseado?

Recordemos las innumerables campañas sobre el uso del cinturón de seguridad. Cómo es posible que después de tantos años de campañas y dinero invertido, aún sea una de las principales causas de mortalidad. Lo mismo ocurre con el alcohol. Es obvio que mejoran la conducta de algunas personas pero no se consigue el efecto deseado.

Quizás el primer cambio debería hacerse desde la propia DGT, enfocando las estadísticas y medidas de forma más pedagógica.

El estado “destina “ (que no invierte) un 1% del PIB, según datos de la OCDE, en

gastos derivados de los accidentes de tráfico, gastos médicos, personales, materiales, administrativos y sociales.

El ciudadano debe ser consciente de lo que eso supone para la economía de un país, un gasto que debería reducirse al ritmo que se invierte en seguridad vial para la prevención de dichos accidentes.

La visión actual de los ciudadanos es que toda inversión va destinada a la recaudación a través de las multas, como serían los radares o los helicópteros y no tanto a la formación y prevención.

Es obligación de todos seguir dando información suficiente para que se entienda que el gasto no es gasto sino inversión y no podemos dar por hecho que lo aprendido no se olvida, la pedagogía, la repetición pueden hacer posible que los conductores actúen por convicción y no por miedo a la sanción.

Y No es lo mismo decir "ME ENTIENDES?" que decir "ME EXPLICO?" la responsabilidad de que se entienda el mensaje será de quien se explica y de cómo transmite dicha información.

Necesitamos más implicación de otros sectores:

- La industria del automóvil.

Sin duda, es uno de los sectores que más puede ayudarnos en la mejora de la Seguridad Vial.

Está claro que la publicidad de este sector afecta y en especial a la población más joven, recordemos que son el colectivo de conductores que más accidentes mortales padecen.

Se publicitan vehículos que realizan maniobras evasivas en una situación de tráfico con congestión para no llegar tarde al trabajo "pero el sistema de control del vehículo actuará si lo haces de forma errónea", frenan solos ante la presencia de un peatón "aunque estés distraído y no prestes atención al tráfico", inclusive ante la insistencia en las campañas de la DGT de no usar el teléfono móvil durante la conducción se realizan anuncios realizando la carga inalámbrica en el salpicadero como principal atractivo del coche.

Evidentemente cualquier sistema de Seguridad Activa que pueda reducir la probabilidad de accidente es bienvenido, pero el enfoque publicitario no es el apropiado "da igual que tú te distraigas, el coche actuará por ti". ¿En qué incide este tipo de publicidad, tal vez sugiere que ya no tienes porque estar tan atento?.

Hay grandes marcas como Toyota, que hace hincapié en muchos de sus anuncios en la importancia del ser humano.

Este tipo de publicidad es la que debe proliferar para colaborar en la reducción de los accidentes.

- Campañas publicitarias de seguros de vehículos

Campañas que utilizan eslóganes poco adecuados para la captación de clientes, dando a entender que los errores e imprudencias tienen solución con un buen seguro, incluso sin perder la bonificación si no se tienen más de tres siniestros, fomentando las conductas imprudentes y temerarias con la falsa esperanza de que el seguro reponga los daños materiales. Y los personales, ¿también va a reponerlos? Se olvidan por completo que la mejor campaña de seguros debería ser “tenerlo y que nunca me haga falta”.

- Industria de bebidas alcohólicas.

Publicidad con gente joven, atractiva, todos con su cerveza o destilada en mano. Volvemos a lo anterior.

Está claro que este tipo de publicidad lanza mensajes erróneos si no se aclara cómo incide el alcohol en la conducción.

Sería acertado mostrar frases o imágenes disuasorias en los envases de bebidas que contengan alcohol al igual que se hace en las cajetillas de tabaco, o inclusive recordar con pictogramas la prohibición o precaución de conducir bajo los efectos del alcohol de la misma manera que se visualiza en los medicamentos.

- De forma paralela hay muchas medidas que pueden ayudar a reducir la siniestralidad.

En vista de poder solucionar la problemática de los accidentes por exceso de velocidad en los lugares nombrados como puntos negros, los nuevos radares por tramo, deberían tener una duración proporcional a la zona en cuestión.

Con el previo aviso para alejar la creencia de que están colocados con un único objetivo de multar, de esta forma conseguimos nuestro objetivo, corregir la velocidad en esos puntos negros.

En dicho aviso se podrían **incluir** en segundo plano, **mensajes contundentes** y breves **que cambien la percepción que el usuario tiene de la Dirección General de Tráfico**, como por ejemplo:

“No queremos tu dinero, queremos que vuelvas”.

La finalidad no es multar sino que se mantenga la velocidad apropiada durante todo el tramo de peligro.

Campañas enfocadas no sólo a la reducción de los accidentes y consecuencias,

sino también potenciando **medidas pedagógicas y recordatorias de las normas** que por incumplimiento producen más accidentes de tráfico. Cómo circular por una glorieta, cómo adelantar, cómo realizar un Stop, etc.

Reforzar en las campañas el mensaje del permiso por puntos. Realizar esta infracción te costará este importe y la pérdida de tantos puntos. Esto ayuda a recordar a los conductores que las conductas negligentes tienen consecuencias y cual son.

Se debería premiar o incentivar a las empresas que inciden en el factor humano y sus conductas de seguridad otorgando sellos de calidad y reconocimiento por su labor.

11.- TASAS DE ALCOHOL "CERO" PARA TODOS LOS CONDUCTORES

El alcohol es uno de los grandes factores de riesgo en la conducción, presente en muchos de los accidentes mortales.

El mensaje debe ser de **TOLERANCIA CERO**.

Permitiendo tasas de alcoholemia, estamos consintiendo y admitiendo que con ciertas cantidades "aún controlas".

No nos equivoquemos, dos grandes puntos a tener en cuenta:

1.- El alcohol en pequeñas cantidades, ya modifica nuestra percepción.

Para una conducción absolutamente segura, para una atención constante y para que todos nuestros sentidos estén al nivel necesario como para conducir con seguridad, **cero alcohol**.

El mensaje que damos es, bebe pero no mucho. Incompatible con lo que pretendemos.

Queremos una sociedad concienciada.

2.- El consumo de alcohol y volante, es un tema cultural en la historia de la conducción.

Frases típicas: Antes la tasa era más alta y no pasaba nada.

En las clases teóricas, los alumnos nos comentan que antes la tasa era mucho más alta. Transmisión de información. Si antes se podía beber más por qué ahora menos.

Te preguntan, ¿hasta cuánto puedo beber?, ¿Con dos cubatas doy positivo?. Estas dudas que les generamos al permitir cierta cantidad, quedarían solventadas con una tasa de alcohol cero.

Eduquemos, que las expresiones que reciban las siguientes generaciones sea:

En mi generación la tasa era cero, porque afortunadamente se nos dió la información de los efectos negativos del alcohol en la conducción.

12.-INFRAESTRUCTURAS Y VELOCIDAD

Los conductores reclaman aumentar los límites de velocidad, al igual de que se mejoren las infraestructuras.

Las mejoras en las carreteras entendemos que no dependen en exclusiva de la DGT y que los presupuestos marcan los ritmos pero es de vital importancia no olvidar que las vías deben estar en constante renovación.

Hablar de incremento de la velocidad no tiene sentido si las vías no van acorde con las mejoras en seguridad activa de los vehículos y aún así, no deben depender exclusivamente del diseño o volumen que soportan las vías, sino, de las consecuencias de un impacto a velocidades altas, y así se le debe transmitir al usuario.

Sin olvidar que en vías urbanas las infraestructuras, la señalización colocada adecuadamente y la velocidad acorde con el mayor número de usuarios vulnerables juegan un papel fundamental en la siniestralidad.

El usuario debe comprender que no solo debe valorar la velocidad en kilómetros por hora, sino en metros por segundos donde las distancias de seguridad y frenado son vitales para evitar accidentes por alcance y atropellos.

Las campañas pedagógicas en ese sentido cobran vital importancia para la concienciación ciudadana.

13.- ACCIDENTALIDAD EN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS Y SU RELACIÓN CON EL PERMISO.

Se debería hacer una revisión general de los permisos de motocicletas y ciclomotores.

- Es un despropósito que el permiso de la clase B, autorice a conducir Motocicletas de hasta 125cc.

Para poder conducir este tipo de vehículo hay un permiso específico el A1.

Cómo puede un conductor que no ha demostrado ningún tipo de conocimiento específico de ese vehículo, sólo por haber obtenido el permiso de la clase B, esté autorizado a conducirlos. Bajo qué criterios se le otorga ese derecho. ¿Qué habilidad o experiencia acredita?. Como queremos que se tomen en serio el aumento de potencia en el nuevo permiso si para ellos es más de lo mismo pero únicamente con una moto más grande.

Deberíamos dar la importancia que le corresponde desde el principio al hecho de conducir una motocicleta, e impartir con carácter obligatorio un curso de iniciación, que podría ser perfectamente el formato utilizado en el permiso A

- **Niños del Permiso AM**

Después de superar una teórica muy limitada tienen una única prueba en circuito cerrado sin la necesidad de realizar ni siquiera una prueba de frenada y ya pueden circular con total normalidad por las vías públicas con un total desconocimiento de la realidad de la circulación, principalmente de las intersecciones.

- **Adolescentes de 16 años y el permiso A1**

En casi todos los casos, consiguen aprobar un examen de circulación con tan sólo tres clases prácticas. La percepción de Formadores y examinadores es de miedo real, y tal como está enfocado el examen de circulación, esto sucede de forma habitual.

- **Permiso A2**

Usuarios que después de moverse en moto de 125cc con la autorización que les concede el permiso B, no tienen ninguna intención de aprender a llevar la motocicleta, porque bajo su parecer ya saben, aunque sean incapaces de saber cambiar las marchas adecuadamente.

En la actualidad conviven de forma autorizada para los exámenes las antiguas motocicletas de 250cc, con las exigidas posteriormente.

Si ya ahora consideramos un agravio que dispongan del mismo tiempo en las prueba de velocidad cualquier tipo de motocicleta independientemente de su cilindrada, o que disponga de más o menos sistemas de seguridad (ABS), en breve deberemos añadir otra situación problemática como el caso de que por normativa para examinarse tendrá que ser con motocicletas de características concretas. Se dará la paradoja que habrán motos en el mercado que puedan llevarse con el permiso A2, en oposiciones se pedirá el permiso A2 sin limitación de altura, pero tendremos aspirantes que no podrán obtener el permiso al no disponer de

vehículos de ciertas características, al igual que sucede actualmente con el permiso A automático.

En la obtención del permiso de motocicleta nos encontramos un problema tanto en las prácticas como en el examen: “el vehículo de seguimiento”. Debe cumplir con las normas al igual que el resto de vehículos, pero sin embargo tiene una serie de riesgos añadidos, que no están debidamente contemplados, hay que tener en cuenta su compleja situación, y regular dicha circulación como si de una única unidad móvil se tratara, al igual que los ciclistas cuando circulan en grupo.

- Permiso A

Al menos el 90% de los alumnos llegan a nuestras manos, no saben trazar una curva correctamente a pesar de haber obtenido con anterioridad el permiso de la clase A2.

Conseguimos que aproximadamente el 30% de los aspirantes asimilen los conceptos de forma práctica de cómo trazar adecuadamente una curva, al finalizar el curso.

Este porcentaje podría ser mayor con **más control e inspecciones de los cursos.**

Instalaciones que no fueran tan deficientes como las actuales.

¿Alguna autoescuela a presentado alguno NO APTO, en este tipo de permiso?.

La mayoría de los conductores de vehículos de dos ruedas que no han tenido un accidente no ha sido gracias a su pericia, sino a las acciones del resto de conductores que han evitado el fatal desenlace con maniobras evasivas.

14.- MEDIDAS PARA MEJORAR EL SECTOR DE LAS AUTOESCUELAS

- Formación de mala calidad. Si permitimos prácticas a precios tan ridículos una de los medios de recuperar esas pérdidas es dando de alta en la Seguridad Social a sus trabajadores por menos horas de las que realmente realizan y así poder cubrir las pérdidas de precios excesivamente bajos. Por otra parte esto mismo potencia que los Formadores Viales, tengan que realizar jornadas interminables fuera de toda legalidad para poder subsistir, degradando las capacidades y las ganas de ejercer la formación adecuadamente.
- Prácticamente ningún aspirante solicita factura, a excepción de algún conductor profesional y en este último caso, sólo si solicitan la ayuda de formación de la tripartita. En la mayoría de los centros no cobran con tarjeta de crédito o débito, casi siempre efectivo, favoreciendo así el Fraude Fiscal,

tan extendido en este sector.

- Realizando cambios en el actual Reglamento de Autoescuelas, en el cual hasta la figura del Director está menoscabada, sin un valor real. Se permite que seas Director de una escuela en otra Provincia, o que figures como Director en una escuela que está dada de alta para impartir todos los permisos teniendo el director únicamente el permiso B. ¿Cómo va ejercer algunas de sus funciones el director desde otra provincia o sin tener el permiso del profesor que quizás deba sustituir?
- Que desde la dirección General de Tráfico se imponga un precio mínimo obligatorio por teórica y por práctica. Que no sea posible ofertar por precio inferior pero que cada centro sea libre de aumentarlo o no, atendiendo al aspecto que las estadísticas muestran las víctimas mortales en accidentes de tráfico y que es necesario regular dicho sector porque atenta a la vida humana, y ese aspecto entra en conflicto en favor del libre mercado.
- **Tasas de examen más lógicas y más proporcionadas.**

En la actualidad el concepto examen está totalmente infravalorado. Facilitando con las actuales tasas, que no se cobran por examen sino por dos suspensos, ideas muy arraigadas de subir a examen y probar suerte porque les queda otra oportunidad.

Por otra parte si tiene que realizar una renovación de expediente y solo se realiza un examen, la sensación general de los aspirantes es que se cobran tasas por dos exámenes y solo realizan uno, así que la DGT se está quedando con el dinero sobrante.

Sería mucho más eficaz cobrar tasas por cada examen realizado, al precio que corresponda.

A diario los formadores debemos enfrentarnos a la lucha de convencer y explicar a los aspirantes, en aquellos casos en los que aún no están preparados para el examen, bien sea teórico o práctico, que no se presenten, que fracasarán. La respuesta a esto es siempre la misma, “si suspendo me queda otra”

Aunque las comparativas no sean apropiadas:

First Certificate Examen — 200€

Tasas Examen Conducir — 91.20€ (con dos oportunidades).

Está claro que demostrar que tienes el nivel de Inglés a nivel formativo, está valorado y aceptado por la sociedad. Así se exige y así se obliga al alumno a esforzarse en el aprendizaje de algo que poseas o no, no te cuesta ni tu vida, ni la de los demás. Esa debería ser la sensación al obtener el permiso para conducir,

algo beneficioso para toda la vida.

Este es un paso más hacia el avance, empecemos a valorar y a mejorar la labor de la Dirección General de tráfico. Es un Organismo que entre otras, su principal finalidad debe ser Priorizar el Valor de la acreditación que otorga, que es el valor de la vida.

- **Mejorar la comunicación entre los diferentes interlocutores del sector.**

Los examinadores y profesores deben trabajar en una misma línea, con unos criterios comunes, sin discrepancias sobre situaciones que están perfectamente reglamentadas y es de vital importancia que cualquier diferencia de criterio sea valorada y puesta sobre la mesa. El alumnado debe ser consciente que deben conducir como se les enseña por una cuestión de seguridad y convivencia y no solo porque "para el examen te piden que se haga de esta forma". Terminando así con la lacra de que no se conduce igual en las prácticas o exámenes que después de obtener la autorización.

Esta problemática quedaría resuelta con una comunicación mas fluida y con mesas de trabajo donde todos puedan ser partícipes.

- **Teóricas de asistencia obligatoria, sujeta a inspecciones por parte de la administración.**
- **Mayor control y calidad en los exámenes.**
- **Aumentar el plazo de derechos de examen entre convocatorias y menos convocatorias de examen.**
- **Asistencia a cursos de sensibilización de los alumnos pre-conductores.**
- **Introducir casos en realidad virtual en la formación y videos.**

Los alumnos consiguen involucrarse y aprender de una manera más dinámica y real los conceptos antes de llegar a la parte práctica.

- **Formación Reglada en colegios y autoescuelas.**
- **Autoescuelas de calidad contando con el factor humano.**
- **Controlar la solicitud en Carpeta de haber empezado prácticas.**

En aquellos permisos como los de motocicletas o vehículos pesados en los que hay dos tipos de examen práctico, 1º circuito cerrado y 2º circuito abierto, en casi todos los casos, los aspirantes inmediatamente después de haber aprobado

examen de circuito cerrado ya piden fecha para el segundo examen en circuito abierto. Sin valorar cómo se les dará enfrentarse al tráfico abierto.

El sentimiento más extendido entre formadores y examinadores en muchos casos es de verdadero miedo.

En el caso del permiso de motocicleta, el aspirante está totalmente indefenso y expuesto, sin que el formador pueda evitar el accidente ya que circula solo. Si no cuenta con un mínimo exigible, los formadores durante el examen basamos nuestra labor en tratar de proteger, exponiéndonos nosotros mismos a situaciones peligrosas con la única finalidad de evitarle el accidente al aspirante que no está preparado para enfrentarse al tráfico rodado.

En vehículos pesados, ocurre otro tanto de lo mismo. En este caso, al menos contamos con el doble mando para poder actuar. Aunque sucede lo mismo que en el permiso de motocicleta, tres prácticas por decir algo y a examen. Verdadero terror.

- **Premiar a los centros con mayor índice de aptos en la primera convocatoria con un examen extraordinario**, por ejemplo.

Esta medida puede contribuir a un mayor esfuerzo en los centros por **ofrecer una formación de calidad, no de cantidad**.

Conseguimos así un **doble objetivo**, conductores mejor preparados y no colapsar las jefaturas con aspirantes sin suficiente preparación.

15.- FRANQUICIAS Y GLOBALIZACIÓN

El economista y escritor español José Luis Sampedro, en su libro *El mercado y la globalización* (2002), define globalización como:

Constelación de centros con fuerte poder económico y fines lucrativos, unidos por intereses paralelos, cuyas decisiones dominan los mercados mundiales, especialmente los financieros, usando la más avanzada tecnología y aprovechando la ausencia o debilidad de medidas reguladoras y de controles públicos.

La globalización fue el resultado de la consolidación del capitalismo, de los principales avances tecnológicos y de la necesidad de expansión del flujo comercial mundial.

No podemos hablar de globalización en el sector de la formación, porque es hablar en términos de expansión de flujos puramente comerciales y económicos. **Términos totalmente ajenos, a la educación, civismo y formación .**

¿Qué objetivo perseguimos?, ¿canjear cantidad por calidad?

En nuestro sector no puede proliferar este tipo de mercado, porque la Seguridad Vial, en primer lugar no es comercio y en segundo, no se instaura en las personas por la cantidad de centros que la pueden impartir, sino por la calidad de esos centros.

16.- MEDIDAS PARA EVITAR COMPETENCIA DESLEAL

La falta de regulación del sector y el poco control por parte de la administración facilita en sobre manera que un porcentaje muy elevado de autoescuelas centren su atención en aumentar sus ingresos a toda costa por encima de la calidad de la formación, intentando acrecentar el número de matrículas.

Esto significa que si la autoescuela más cercana, ofrece sus clases prácticas a 25€, la competencia la ofrece a 20€ y así sucesivamente, hasta encontrarnos en la situación actual. La mala praxis y la gestión empresarial inadecuada se han instaurado de manera generalizada en el sector olvidando cual es el objetivo principal de un centro de enseñanza.

Es evidente que el sector de las autoescuelas, no se basa en un modelo de formación, ni siquiera en un modelo empresarial que pueda justificar la guerra de precios, se limita a comerciar sin tan siquiera cubriendo los gastos mínimos de los centros.

¿Cómo es posible que este sector, imprescindible para la sociedad sea incapaz de sostener una misera nómina de 937,26 euros, sin tener que recurrir al fraude, engaño y abusos?

¿Cómo es posible que se permita el monopolio y abuso de poder a través de UTES, Asociaciones y Fundaciones de los principales representantes del sector?

17.- OTRAS PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGURIDAD Y MEJORA

- Alcoholímetro para poder arrancar el vehículo.
- Limitador de velocidad con almacenamiento y registro.
- Cinturones de seguridad automáticos al subirse en el vehículo o sensor para evitar el arranque del motor si el cinturón no está anclado.
- obligación de llevar instalado de serie en el vehículo detectores de movimientos que indiquen fatiga y somnolencia.

- Posibilidad de arranque del vehículo con huella digital.
- Cámaras de visión trasera en vehículos pesados y voluminosos.
- Zonas con exámenes más equitativos
- La regulación y control de los anuncios publicitarios de vehículos está basada casi en criterios técnicos, valorar la introducción de valores en dichos controles, como por ejemplo, el control de la publicidad que incita a las distracciones por tener sistemas de detención automática en caso de peligro por atropello.
- Las nuevas tecnologías nos pueden ofrecer un gran beneficio, al igual que se plantea la introducción de la utilización del GPS durante las pruebas de examen, se le puede sacar un gran rendimiento en el uso cotidiano a las diversas aplicaciones y sistemas que posee, como el navegador de Google, que permite compartir comentarios sobre rutas y lugares de interés. Se podría ampliar la información con la detección de deficiencias en la señalización, carreteras, etc. Introduciendo preguntas y opiniones al usuario encaminadas a localizar dichas deficiencias durante el recorrido, ayudando a erradicar puntos negros y mejorar las vías públicas.

Hay un enorme abanico de posibilidades para la mejora de la seguridad vial teniendo en cuenta los avances tecnológicos, pero todas deben estar supeditadas a la parte pedagógica en la que se debe fomentar la información, formación y fundamentalmente los valores que todos los partícipes y usuarios de las vías deben conocer y aplicar.

CONCLUSIONES

Este documento parte del punto de vista de los formadores, actores principales y que viven de primera mano y a pie de calle las vicisitudes de un sector que necesita ser reformado en todo su ámbito.

Como Formadores viales, una de nuestras funciones es aportar medidas encaminadas a la mejora del sector y la seguridad vial, y como sindicato ATAAC con representación exclusiva de profesionales del sector, entendemos que forma parte de nuestras obligaciones y responsabilidades ser interlocutores y partícipes en los grupos de trabajo para el desarrollo de una Seguridad Vial de calidad, y es responsabilidad de la administración el incluirnos como nueva figura a tener en cuenta.

Formamos parte de un colectivo docente que está en constante contacto con los conductores privados y, especialmente, con los profesionales lo que nos permite una excelente visión de las problemáticas existentes de los diferentes colectivos de conductores.

La seguridad vial es nuestra principal preocupación, y todas las propuestas, ideas o medidas aquí descritas son la base para empezar a trabajar y conseguir que, por un lado se reduzca la siniestralidad y por otro lado tengamos ciudadanos concienciados de la importancia de conducir con seguridad y que todos los usuarios de las vías tienen derechos y obligaciones desde la infancia. Y se transmitan no solo conocimientos sino también valores.

En Barcelona a 16 de Marzo de 2018

ATAAC grupo de trabajo para la mejora de la Seguridad Vial

Firmado

José María Marín Alcoverro

Presidente de ATAAC

A handwritten signature in black ink, enclosed in a thin black rectangular border. The signature is stylized and appears to read 'José María Marín Alcoverro'.

Tlf. Contacto: 619049127.

ataac@ataac.es



Assemblea de Treballadors Assalariats
d'Autoescoles de Catalunya

INDICE:

Nuevo modelo de seguridad vial	1
Modelo Actual	2
1. Introducir la seguridad vial en la fase escolar	3
2. Reconocimiento del título de formador	4
3. Autoescuelas Low Cost y precariedad Laboral	5
4. Curso puente para formadores y reciclaje	7
5. Control y cambio en la recuperación parcial de puntos	8
6. Centros Médicos	9
7. Reciclaje para conductores	9
8. Modelo sancionador	10
9. Agentes encargados de la regulación del tráfico	11
10. Campañas publicitarias	11
11. Tasa de alcohol “cero” para todos los conductores	14
12. Infraestructuras y velocidad	15
13. Accidentalidad en vehículos de dos ruedas Y su relación con el permiso	15
14. Medidas para mejorar el sector de las autoescuelas	17
15. Franquicias y globalización	20
16. Medidas para evitar la competencia desleal	21
17. Otras propuestas de medidas de seguridad y mejora	21
Conclusiones	22