



---

*Documento de trabajo abierto y proposición de medidas que presenta un grupo de trabajo formado por Profesores y Directores de Formación Vial consensuado con empresarios de autoescuelas no vinculados con organización empresarial alguna y que presenta ATAAC como figura jurídica de representación con el objetivo de aportar información que pueda servir a la resolución del conflicto provocado por la huelga de examinadores entre la Dirección General de Tráfico y el colectivo de examinadores y sus representantes.*

---

## **RADIOGRAFÍA DEL SECTOR DE LAS AUTOESCUELAS**

Podríamos ser completamente breves y concluir diciendo que el actual conflicto y la demora en los exámenes llevará consigo una mejora en la Seguridad Vial, pero sólo alguien con años de experiencia en la formación y cientos de alumnos a sus espaldas sería capaz de entender lo que estamos diciendo.

Por ello vamos a realizar este documento y solicitar su lectura por parte especialmente de los responsables de la Dirección General de Tráfico.

La intención de este documento es clara, ***Convertir un problema en una oportunidad.***

Como figura en su enunciado es un documento abierto a mejoras y aportaciones por parte de todos los que trabajan para mejorar la Seguridad Vial.

Se ha tratado de estructurar y sintetizar al máximo posible, pero ha resultado necesario expandirse algo más de lo deseable para el lector en la identificación del problema, pues como decíamos al inicio, es difícil que alguien que no cuente con una dilatada experiencia en la formación de alumnos y en la gestión empresarial de una autoescuela pueda identificar correctamente el problema real y los porqués del alto número suspensos y exámenes que se realizan.



## ANTECEDENTES

Conflictos, reivindicaciones, huelgas, diferentes problemáticas no resueltas y demás antecedentes históricos conocidos a lo largo de la existencia del sector motivan y fomentan un estudio en profundidad sobre la evolución y camino a seguir en un futuro.

## ACTORES

Aunque los dos actores principales son los EXAMINADORES y DGT, vamos a considerar para la resolución del conflicto todos aquellos que de una forma más directa están siendo afectados por la huelga.

- 1.- DGT
- 2.- Examinadores
- 3.- Autoescuelas - Empresas
- 4.- Trabajadores autoescuelas, Profesores Formación Vial y resto de personal
- 5.- Alumnos - Sociedad Civil
- 6.- Centros Médicos.
- 7.- Empresas con relación directa con el transporte de mercancías y viajeros.
- 8.- Empresas automovilísticas

**Existe un último "actor" que deberemos respetar por encima de cualquier otro:**

- 9.- LA SEGURIDAD VIAL**



## REIVINDICACIONES Y NECESIDADES DE LOS ACTORES

Identificados pues los actores, pasemos a enumerar primeramente sus reivindicaciones.

### **1.- DGT**

Control del gasto público.

No generar diferencias entre los diferentes colectivos que demandan actualización o mejoras en sus salarios.

Cumplir con sus compromisos de mejora constante en las condiciones laborales, en el caso que nos ocupa de los examinadores.

Dar servicio de exámenes a los ciudadanos y a las autoescuelas.

Mejorar día a día la Seguridad Vial

### **2.- Examinadores**

Aumento de sueldo (complemento específico)

Reconocimiento-prestigio a su labor.

Mejoras en sus condiciones y carga de trabajo.

### **3.- Autoescuelas - Empresas**

Necesidad de exámenes para poder seguir realizando su actividad empresarial.

Tener un reconocimiento social y de la propia administración a la labor que realizan en Pro de la Seguridad Vial.



#### **4.- Trabajadores Profesores Formación Vial y resto personas en plantilla**

Que sean respetados los derechos laborales de los trabajadores.

La supervivencia de las empresas que los tienen contratados.

Tener un reconocimiento social a su labor.

#### **5.- Alumnos - Sociedad Civil**

Disponer un servicio, "EL ÚNICO SERVICIO" que les dé la posibilidad de obtener en unos casos " el tan ansiado" carné de conducir y en otros "el necesitado" Permiso de Conducción en aras de satisfacer las necesidades laborales, familiares y sociales amparados al derecho inherente a la movilidad.

#### **6.- Centros Médicos**

Modernización en los sistemas de información y transmisión de datos entre médico-paciente que faciliten la detección de características psico-físicas relevantes para la conducción pero indetectable en este tipo de pruebas.

#### **7.- Empresas Transporte**

Necesidad de disponer de forma continuada en el tiempo de nuevos trabajadores involucrados en sus funciones.

#### **8.- Empresas Automovilísticas**

La venta de vehículos está supeditada a la obtención de permisos y sus características.

#### **9.- SEGURIDAD VIAL**

Mejorar constantemente y conseguir el objetivo final de Víctimas en Accidentes de Tráfico = CERO



## OBJETIVO

Enumerados los actores y sus reivindicaciones nuestro objetivo será **plantear medidas que puedan ayudar a conseguir las demandas de todos los colectivos** y que además salvaguarden las necesidades e intereses del resto de los actores enumerados y si fuera posible hasta las mejoren.

Estas medidas deberán respetar siempre el objetivo final de mejora continua de la Seguridad Vial.

Partiendo de la base de la imposibilidad de intervenir en las diferencias económicas que existen entre las partes, nos centraremos en la proposición de otras medidas que puedan ayudar a resolver el conflicto y muy especialmente lo que se viene transmitiendo a la opinión pública: **"faltan examinadores y hay una carga de trabajo excesiva para los actuales"**

Además de la enumeración de las medidas que se proponen vamos a intentar realizar una breve argumentación de la positividad de las mismas.

A su vez y conscientes de que pese a los esfuerzos de las partes el conflicto puede extenderse en el tiempo, aportaremos **soluciones transitorias hasta la resolución del conflicto.**



## IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA ¿Cuál es el problema?

Antes de enumerar las medidas deberíamos de plantearnos cual es verdaderamente el problema

**("La formulación del problema es más importante que su solución - Albert Einstein)**

Y antes de abordar las soluciones vamos a realizarnos dos preguntas clave previas a la formulación del problema

### **1.- ¿FALTAN EXAMINADORES O SOBRAN EXAMENES?**

Basándonos en los últimos datos facilitados por la DGT (el 73 % de los alumnos necesitan más de un examen) debemos pensar **al menos que parte del problema nace del exceso de exámenes** que necesitan los alumnos para conseguir el Apto.

Por ello plantearemos medidas que disminuyan el número de suspensos.

Con los datos que contamos y con nuestra experiencia profesional, obtenemos la siguiente conclusión: **Hay una relación inversamente proporcional entre el número de suspensos y los tiempo de espera entre exámenes. A mayores tiempos de espera mayor es el interés en prepararse bien y en consecuencia, menos suspensos (o más aprobados como se quiera leer)**

### **2.- ¿EL ACTUAL SISTEMA DE EXAMENES FAVORECE LA BUENA ENSEÑANZA O LA MALA ENSEÑANZA Y POR ENDE FAVORECE O PERJUDICA A LA SEGURIDAD VIAL?**

Consultado con profesores, directores, empresarios y examinadores, todos ellos con amplia experiencia profesional, todos ellos vienen a coincidir que **el actual sistema "semanal" de exámenes propicia** y da pie, inclusive en algunos de los intervinientes en este trabajo opinan que de forma intencionada **fomenta a los alumnos-aspirantes a solicitar el examen sin estar suficientemente preparados.**

El motivo de tal afirmación viene fundamentado en la poca importancia que le dan a suspender pues resulta excesivamente sencillo conseguir una nueva oportunidad de examen. Por ello muchos acuden a examen a "probar suerte" o "ver si suena la flauta", poniendo en algunos casos hasta en peligro la integridad física de los ocupantes del vehículo, que normalmente tiene que ser solventada con la intervención del profesor.

Suspender el examen de circulación actualmente en España, en el peor de los casos, lleva a lo sumo a un mes de espera para tener otra oportunidad (1 semana entre el 1 y segundo examen. 2 semanas entre el segundo y tercer examen, 3 semanas entre el tercer y cuarto examen) y al pago de una tasa (por cierto de menor importe que cualquier multa por otro concepto pudiera imponer la



DGT).

Vamos a poner un ejemplo fuera de nuestro ámbito de actuación y más cercano a los lectores de esta propuesta para que pueda entenderse completamente.

Imaginemos que para presentarse a los exámenes en la Universidad el estudiante-alumno pudiera volverse a examinar a la semana siguiente nuevamente de una asignatura que hubiera suspendido. Seguramente una parte muy importante del alumnado solamente se prepararía como mucho la mitad del temario y si tienen suerte, aprueba. En el caso de suspender tampoco sería mucho problema pues pueden examinarse la siguiente semana (aunque ello les llevara a tener que pagar una pequeña tasa) y tema solucionado. Podríamos poner miles de ejemplos de estas situaciones pero casi seguro que hay estudios sobre ello y en caso de no haberlos sólo hace falta recurrir al sentido común. ¿Implantando un sistema de exámenes semanal en las universidades conseguiríamos tener los mejores profesionales médicos, abogados, arquitectos, etc.? ¿O bien por el contrario bajaríamos la formación de esos futuros profesionales? ¿El reconocimiento de los profesores-formadores-examinadores universitarios sería mayor o menor? ¿Y de la propia entidad que expide los títulos universitarios, sería mayor o menor? Si trasladamos las respuestas a la Formación Vial tal vez encontremos algunas respuestas de lo que en este momento está pasando. ¿Y la Seguridad Vial?, ¿cómo afecta esto a la Seguridad Vial?. Tal vez con otra pregunta encontremos la respuesta: ¿Quiero que me opere un cirujano que aprobó la carrera con 127 intentos en el examen para obtener la titulación? Respuesta: ¿???? Pues si tengo dudas de que ese cirujano me opere, también me generará dudas ese conductor que aprobó a la 17 convocatoria. Por ello sólo cabe resolver que, **resulta necesario modificar un sistema que favorece la obtención del permiso de conducción en base convocatoria-intentos-exámenes y no en base a la buena formación.**

Tampoco es necesario explicar a DGT el efecto punitivo de las sanciones en la corrección y mejora de las conductas. Además en esta propuesta la sanción sería en tiempo y no en valor económico, con lo cual tampoco cabrían esas típicas críticas a la administración del estilo de "lo quieren es sacar el dinero al contribuyente". Según nuestro parecer podría tener un efecto disuasorio en las conductas de los alumnos similar a la que propicia el Permiso por Puntos y una aceptación en la sociedad similar al mismo.

Expertos mayores de los que hemos colaborado en esta propuesta podrán decirnos la incidencia que tiene en el empeño e interés que ponen las personas para conseguir un objetivo en la vida en la primera cuando sólo cuentan con una oportunidad o cuando sabes que una segunda oportunidad no es tan fácil de conseguir y el que pones cuando eres conocedor de que tienes muchas más oportunidades de forma fácil. Podemos aportar el fruto de nuestra experiencia y de la comparativa que con nuestros medios hemos realizado entre las provincias con exámenes más dilatados y de las que menos, y llegamos a la conclusión de que, **existe una relación directa entre el nivel de preparación de un alumno y el tiempo que tiene que esperar para un nuevo examen en caso de**



suspender o dicho de otra forma, a más exámenes peor formación (o a menos exámenes mejor formación-como se quiera leer-).

Por todo lo expuesto dirigiremos nuestras propuestas a mejorar la formación y reducir el número de exámenes



## ¿CUALES SON LOS PROBLEMAS REALES?

Debemos ser realistas y reconocer que por mucho que se trabajen las campañas de concienciación y divulgación en favor de la buena formación de los nuevos conductores y su necesidad para la Seguridad Vial , y admitiendo que hay que seguir haciéndolas, **se hace necesario tener un marco legal que fomente esa buena formación, y ayude a los profesionales que apuestan por ella, inclusive en la etapa escolar.** Será difícil, por no decir imposible, conseguir el objetivo de una buena Forma Vial si dejamos todo igual, sin incidir en las escuelas a interiorizar unos conceptos y valores de seguridad muy difíciles de instaurar en las autoescuelas en el corto periodo de tiempo que asisten. Pues los jóvenes, que son principalmente quienes obtienen el Permiso de Conducción , seguirán acudiendo a examen a "probar suerte" y "ver si suena la flauta " con objeto de ahorrar esfuerzos y no por un tema económico como alega en muchas ocasiones , pues el coste de la obtención de un carné de conducir actualmente no es muy superior al de un móvil de última generación y 10-20-30 ó 50 veces menor que el vehículo que conducirán en unos meses.

Que la forma de examinar se puede y se debe mejorar no cabe duda, pero por mucho que hagamos eso si no cambiamos "algunas reglas del juego", y sin ánimo criticar, **con las actuales reglas se seguirá fomentando** a las autoescuelas que sólo están en este sector como empresa mercantil y sin vocación alguna en la Seguridad Vial a que faciliten **el examen**, a los alumnos pese a no estar preparados para salir a circular a las vías públicas. ¿Y porqué? **Por que es mucho más rentable un alumno con suspensos que un alumno que aprueba a la primera.** Es mucho lo que habría que comentar en este apartado pero siendo breves diremos que se trata de una estructura de negocio que basa su rentabilidad en el dinero que cobran por las gestiones de documentaciones (renovaciones de expediente) y por los autodenominados " derechos de examen". Ese modelo de negocio fomenta e incentiva al alumno-aspirante a que vaya a examen lo antes posible aun sin estar bien preparado, pues el negocio justamente está basado en el fracaso del aspirante.

Tal vez el lector se preguntará cómo es posible que las autoescuelas que funcionan así no sean rechazadas por el mercado y los clientes cuando están en competencia con otras que si funcionan bien.

Antes de nada diremos que los que suscriben este documento somos unos firmes defensores del libre mercado y creemos en él. Pero el lector, mejor que nosotros sabe que hay ocasiones que el libre mercado no es perfecto, hasta en ocasiones muy imperfecto. Es entonces cuando la administración debe intervenir y tomar las medidas necesarias para regularlo, aunque sea mínimamente y que esas irregularidades no sucedan, para proteger como es su misión al administrado y a su vez dejar "una competencia limpia" entre las empresas.

En condiciones normales de un mercado libre, el dar mal servicio o vender un mal producto y



engañar a un cliente, suele llevar al desprestigio y finalmente a la desaparición de la empresa, pero el sector de las autoescuelas tiene unas particularidades tan especiales que hacen que el libre mercado se distorsione y no tenga un buen funcionamiento con la actual regulación.

En la formación de cualquier tipo la valoración del producto percibido por el usuario (alumno) se encuentra en gran parte en el resultado final del producto, es decir el examen (la oposición, prueba, etc.) En nuestro caso en el resultado de un examen de circulación. Si difícil es para cualquier examen sea del tipo que sea, para un examen en una situación de constante cambio como es la conducción (puedes pasar mil veces por el mismo sitio y la situación siempre será diferente) nos encontramos muy al amparo de la subjetividad pues además no es posible medir muchos preceptos de forma matemática, y si no existe una perfecta coordinación entre el preparador profesional del aspirante a examen, es decir el profesor y el evaluador, es decir el examinador, resultará totalmente imposible llegar a un consenso sobre si está bien o mal ejecutada la prueba. Por ello **resulta totalmente imprescindible exista la mayor coordinación posible entre profesores y examinadores.**

Todo lo indicado anteriormente además suele llevar como colofón a que se pueda argumentar fácilmente para justificar la situación de suspenso y criticar a los examinadores, inclusive por parte de algunos profesores que quieren justificar su mala enseñanza. No es difícil escuchar frases justificativas e inclusive dardos envenenados contra los examinadores. Pongamos algunos ejemplos de los que se escuchan a diario en la zona de exámenes: " Vas bien pero es que te llevó por unos sitios difícilísimos" "Yo en realidad no vi tan mal el cambio de carril", "Tranquilo que a la próxima lo tienes en la mano seguro, pero es que este examinador es muy duro" y otras muchas que es mejor ni comentar. Pocas veces se escucha un comentario en voz alta en la zona de examen en la línea de: "Tienes que prepararte-formarte mejor antes de venir a examen". Y el grave problema, es que es difícil actuar así, porque el alumno, a la vez cliente, eso es lo que no quiere oír, pues normalmente es difícil por las personas admitir nuestra responsabilidad e intentamos buscar siempre otro culpable que no sea nosotros mismos. Si eso es así a todas las edades de la vida, en la juventud nuestra auto-justificación y el traslado de responsabilidades a otros es mayor aún.

Así mismo la vanidad también juega un factor especial y dificulta que se conozca entre los usuarios que autoescuelas forman bien a sus alumnos y cuáles no, pues difícilmente nadie reconoce haber suspendido muchas veces. ¿Quién tiene un vecino que haya suspendido 4 veces en circulación? ¿Pocos verdad? La mayoría de nuestros vecinos aprobaron a la primera o como mucho a la segunda. Pues las estadísticas dicen que tenemos muchos vecinos de 3er, 4ª, 5ª o inclusive más convocatorias. Será que esos no llevan nuestro mismo horario y no se cruzan nunca con nosotros en el ascensor.

**Por todo ello podemos decir sin lugar a dudas que el actual sistema beneficia a las autoescuelas que basan su rentabilidad en el alumno que suspende.**

Pero posteriormente se sigue enredando la madeja, pues por propia dinámica del mercado y por



necesidad de salvar sus empresas, **mucha autoescuelas, que sí son buenos profesionales de la Seguridad Vial y sí tienen concienciación de su papel en la sociedad y que desean transmitir sus conocimientos y valores en la Seguridad Vial, se ven abocadas hacer lo mismo** que los que no tienen ninguna conciencia social ni responsabilidad laboral.

Por último indicaremos que debido a la tremenda competencia existente en el mercado, mucha de ella debido a las malas praxis, **muchos profesores de autoescuela se ven obligados a realizar jornadas de trabajo maratonianas de 12 horas diarias** o más para poder subsistir. Evidentemente ello lleva a dar al alumno una mala formación y además pone en riesgo la Seguridad Vial.

**El resultado de todo ello, es el actual: 73 % de los alumnos deben repetir la prueba de examen.**

Hemos sido algo exhaustivos en la explicación y eso que hemos contado muy poco, pues haría falta mucho espacio y tiempo para transmitir todo el día a día que se encuentra una autoescuela que quiera hacer las cosas bien y puede resultar en momentos que el lector piense que lo narrado nada tiene que ver con la posible solución del conflicto, pero nosotros consideramos que es el problema real y que si no se conoce en profundidad los problemas resulta difícil poder abordar la solución. Por eso iniciábamos este apartado con la famosa frase de Albert Einstein "La formulación del problema es más importante que su solución", pues pensamos que las soluciones aportadas durante los últimos años y que no han funcionado, no ha sido debido a la mala voluntad de la administración, sino a la falta de conocimiento de los verdaderos problemas de los actores y sus causas.

Podríamos escribir libros enteros sobre las causas de los problemas, pero consideramos que con estas pinceladas al menos queda explicado lo fundamental. Quedamos a disposición de hacer cualquier ampliación que se necesite.



## MEDIDAS QUE SE PROPONEN

### **1.- Aumentar considerablemente los plazos entre convocatorias.**

Ampliar los plazos a meses de forma ascendente entre convocatorias, eliminando con ello la posibilidad de presentarse a examen tantas veces como quieran tal como sucede actualmente con los plazos semanales, motivando de esta forma al alumno a recibir una formación adecuada y aprovechar el tiempo disponible de una forma más eficiente ante la posibilidad de perder la teórica que tiene una validez de dos años.

Con esta modalidad alumno dispone de un número determinado de exámenes en función de la estructura que se establezca para los plazos entre convocatorias.

Esta fórmula no se puede entender como algo que impida la obtención del Permiso de Conducción o limite su acceso al mismo. Simplemente penalizaría aquellos alumnos que quieren “jugar a la lotería” con la obtención del Permiso de Conducción. Pocos, por no decir ningún organismo oficial, ofrece tantas facilidades y oportunidades en un plazo tan corto para obtener un permiso o una licencia que requiera examen y mucho menos práctico. Dígase el CAP en Transportes, el Permiso de Embarcaciones Recreativas PER (que en la mayoría de Comunidades Autónomas hay 1 ó 2 convocatorias anuales como máximo), universidades, colegios oficiales de idiomas, etc etc..

Los nuevos conductores deben tener tres pilares fundamentales y ninguno de los mismos se verá afectado por la espera de unos meses

- a) Conocimientos: Los conocimientos no se olvidan en unos meses si el aprendizaje ha sido el adecuado, es más, permanecerá en el aspirante durante toda su vida pues tanto la formación teórica como práctica consigue interiorizarse de una manera natural al disponer de mas tiempo
- b) Actitudes. Deberán de “quedar grabadas a fuego” para el resto de su vida. Sólo de esa manera conseguiremos mejorar la Seguridad Vial,
- c) Aptitudes (capacidades psicomotoras). Evidentemente mejorarán con la práctica, pero que las aprendidas no se olvidan (es como montar en bicicleta). Hay estudios técnicos que lo avalan pero la respuesta además es fácil mediante una pregunta ¿es válido ese permiso de conducción si tras haber aprobado no practicas durante 6 meses o un año? ¿O es que es diferente y una vez aprobado la capacidad psicomotora ya se olvida? Si esto fuera así la validez de los permisos no podría ser de diez años puesto que no mantendríamos las aptitudes y no debería basarse exclusivamente en un reconocimiento médico como única prueba para renovar dicho permiso.

### **2.- Facilitar los datos de Aptos de cada autoescuela en la web de la DGT de forma simple y sencilla.**



Aunque actualmente ya se viene haciendo por el portal estadístico en micro datos, resulta muy difícil y completo acceder a esa información por parte de un alumno que busque una autoescuela y quiera informarse de su calidad de enseñanza.

### **3.- Implantar un sistema de autoescuelas de calidad.**

Tomar las medidas necesarias para potenciar las empresas que ofrecen calidad por encima de cualquier otro objetivo fomentando una formación adecuada para la obtención de un permiso y de una conducción más eficiente y segura.

### **4.- Los alumnos antes de solicitar examen deberán haber pasado con Apto una prueba de evaluación similar a la de la prueba práctica de examen con el Director de la autoescuela.**

Previo a la solicitud de examen el Director de la autoescuela deberá certificar que el alumno ha superado con éxito una prueba similar al examen que se realiza normalmente.

### **5.- Instaurar reuniones periódicas entre los examinadores y los formadores**

Periódicamente celebrar reuniones entre examinadores o representante de los mismos (coordinador) y formadores, de forma que día a día se vayan unificando al máximo los criterios de evaluación y examen más allá del baremo técnico que pueda existir en cada momento pues las situaciones a evaluar en circulación son extraordinariamente cambiantes y subjetivas.

El fruto de esas reuniones en el futuro puede ser la modificación del sistema de evaluación actual, para su actualización y mejora.

### **6.- Control de las clases impartidas diariamente por cada profesor**

Aunque el actual Reglamento de Autoescuelas ya lo contempla, en la práctica nadie realiza comprobación alguna de si un profesor se ha extralimitado de forma no justificada en el horario en la realización de clases prácticas y teóricas (a veces realizadas con personal sin titulación). Instalar tacógrafos en los vehículo o un simple cuaderno que fuese obligado rellenar antes de empezar la práctica y pudiera ser solicitado por las autoridades o pudiera ser cotejado con las cartillas de los alumnos, podría evitar que los profesores dieran 12-14-16 clases prácticas con el perjuicio que eso ocasiona para la formación y el riesgo que supone para la Seguridad Vial pues aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente. De esta forma estarían controladas las clases impartidas por cada profesor y las recibidas por cada alumno.



Además esta medida ayudaría a evitar el fraude fiscal y laboral del que tanto se acusa a las autoescuelas, teniendo un control más exhaustivo de la relación del gasto de combustible con los kilómetros realizados y de las horas trabajadas por un formador según su contrato.

## **7.- Mayor control de los centros médicos**

Instaurar un sistema más eficiente en las pruebas o exámenes médicos donde se reduzca el margen de error para la obtención del certificado que puede dar como resultado de apto a personas que carezcan de aptitudes mínimas que deberían ser requeridas.



## VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LAS MEDIDAS PLANTEADAS

### **DGT**

Mejor ajuste de plantilla de examinadores y menor necesidad de incremento de personal a largo plazo.

Mejoras laborales para sus trabajadores (funcionarios )

Menos bajas laborales por accidente y carga de trabajo por estrés .

Menor carga de trabajo para el personal administrativo al tener que tramitar menos convocatorias, listas de exámenes, etc.

Más recursos para invertir en tecnología, haciendo más efectivo el personal administrativo.

Mayor reconocimiento por parte de la sociedad pues se evita el típico "estos lo que quieren es que pagemos más tasas de examen". Propuestas concretas en la mesa de negociaciones para la solución de un conflicto que puede enquistarse.

### **Examinadores**

Disminución del riesgo físico de sufrir un accidente en las pruebas de examen al ir los alumnos mejor preparados y con una evaluación previa del Director mediante una prueba muy similar al examen.

Disminución de la carga de trabajo al tener que examinar menos alumnos cada día pues si se mantiene la misma plantilla de examinadores estos podrán examinar menos alumnos y prestarles mejor atención.

Mayor reconocimiento social pues al haber muchos menos suspensos y por tanto muchos más aprobados pasan de ser "ese que me suspendió " a "ese que certificó que sabía conducir".

Mayor empatía con los profesores de autoescuela al tener todos unos mismos criterios consensuados.

### **Autoescuelas**

Mayor reconocimiento social de su actividad



Limitaciones a la competencia desleal por incumplimiento de las jornadas de trabajo

Favorece al buen formador en perjuicio del mal formador

Aumento de la competitividad entre empresas induciendo una actualización permanente en busca de una mejor calidad de la formación.

Desventajas:

el libre mercado queda supeditado al buen hacer de las empresas y a una supervisión mas exhaustiva.

### **Trabajadores Profesores Formación Vial**

Dignifica la profesión de profesor y también de Director que vuelve a tener un protagonismo perdido a fecha de hoy.

Evita abusos empresariales en las jornadas de trabajo permitiendo conciliar la vida laboral y familiar que en esta profesión fácilmente se pierde.

Evita discusiones y " malos rollos" con alumnos al estar la formación mejor reglamentada.

Mayor facilidad para examinar al llevar los alumnos mejor preparados a examen y además con criterios consensuados con los examinadores con los cuales se generará mayor empatía

Mayor implicación por parte del profesorado actualizando y reciclando sus conocimientos.

### **Alumnos - Sociedad civil**

Ganan en confianza en la administración pues "a Tráfico ya no le interesan los suspensos" .

Mejor formación. Una mayor información sobre el número de aprobados de cada autoescuela permitirá seleccionar mejor la autoescuela y menor posibilidad de engaño de "ofertas con truco". Además estas medidas llevará obligatoriamente a dar mejor servicio pues todas estas medidas generan una competencia tremenda de calidad entre las autoescuelas, lo que finalmente llevará a recibir una mejor formación el alumno.

Se les garantiza recibir clases prácticas por profesores que no llevan a sus espaldas jornadas de trabajo de 12 horas diarias, lo cual es un mal gasto económico por clases no aprovechadas debidamente y un riesgo por el cansancio del profesor.

Poder tener una clara previsión en relación a las fechas de exámenes primando al alumno que se forma correctamente sobre el que quiere obtener el carné casi por lotería dificultando el acceso al



bien formado.

Acceden al proceso siendo conocedores de la responsabilidad que conlleva la obtención del permiso y la conducción del vehículo.

### **Centros médicos**

Mayores garantías en los exámenes médicos.

Mayor credibilidad por parte de la sociedad del trabajo realizado.

### **Empresas de transporte**

Se les garantiza la salida de nuevo profesionales bien formados debido a la escalada en calidad de las autoescuelas.

### **Empresas automovilísticas**

Seguir motivando la fabricación de vehículos en pro de la seguridad vial por encima de valores menos compatibles con la seguridad.

### **SEGURIDAD VIAL**

Todas las medidas van en favor de la Seguridad Vial pero destacaríamos especialmente una:

**Mejor formación de los nuevos conductores que además recibirán un mensaje inicial claro. En la conducción las prisas, los atajos y el no seguir los buenos consejos no llevan a buen destino.**

Se evitan largas jornadas laborales de los profesores que pueden acabar en accidentes por cansancio.

Otros beneficios de estas propuestas

Evita el fraude a la Seguridad Social y hacienda. Con seguridad subirán las cotizaciones sociales de las empresas pues deberán declarar el 100 por cien de las jornadas laborales de los profesores ya que una comprobación a posterioridad por Inspección de Trabajo sería muy sencillo ver si se ha defraudado.

Se evitan bajas laborales por doble vía, accidentes y enfermedades comunes debidas a largas jornadas de trabajo.

Se mejorará la recaudación tributaria del sector al dificultar la defraudación del sector.



Se fomenta una mejora sustancial en todo el sistema y durante todo el proceso, no solo en formación y seguridad vial sino también en la implantación y cumplimiento de la olvidada ley de prevención de riesgos laborales y el funcionamiento de las mutuas.



## CONCLUSIONES

A partir de todo lo expuesto podemos concluir en que estas mejoras llevarían a obtener unos beneficios tanto a nivel de gestión, económico, de eficacia y eficiencia para todas las partes.

Reduciríamos considerablemente el número de exámenes de circulación innecesarios. Siendo cautos en los cálculos diremos que en base a la experiencia y profesional y evaluadas las medidas entre experimentados profesionales y del sector, los más pesimistas estiman que se reduciría el número de exámenes en un 15-20 % y los más optimistas apuntan a una reducción de exámenes cercana al 35-40% en el permiso B. Aumentando la estadística de aprobados con menos exámenes, dando credibilidad a la administración y al sector en general, colocándonos en una posición más elevada en cuanto a calidad y seguridad vial a nivel europeo.

Estamos en el convencimiento de que estas medidas servirán para acercar posturas entre examinadores y DGT, siendo bien aceptadas por el resto de actores enumerados anteriormente.

## PERIODO TRANSITORIO HASTA LA RESOLUCIÓN DEL CONFLICTO

Teniendo una información más directa de una situación real y desconocida es fácil extraer que aunque la principal mención suele ser la parte económica es una realidad a medias, pues los factores ocurridos durante estos años por todas las partes no han sido tratados de la forma más adecuada sembrando durante este tiempo la disconformidad. Viéndose ahora reflejados en una única idea irreal, los famosos 250 euros, pareciendo que es la única situación de enroque en este conflicto y provocando un camino sin salida y sin diálogo.

Basándonos en las propuestas y medidas expuestas creemos que sería positivo buscar una vía de comunicación más cercana para entender la postura actual de todos y cada uno de los actores implicados en el conflicto y encontrar soluciones, no únicamente encaminadas a favorecer a unos u otros sino consensuadas para dejar de perder todos.

Confiamos que esta proposición de medidas serán valoradas por los responsables de la DGT y que ayudarán a solucionar el conflicto actual.

La elaboración de este documento, como su encabezado indica, a sido realizada por un grupo de trabajo de profesores y directores de autoescuela, organizado de forma espontánea debido al desencadenante de la huelga de examinadores, pero que actualmente carecen de forma jurídica



propia, para ello se ha delegado en ATAAC, como presentadores y la figura jurídica representante de todos los colaboradores de este documento.

Quedamos a la espera de sus comentarios o a ser citados para ampliar la información que fuera precisa (pese a lo extenso del documento aseguramos aún quedan más cosas que exponer y detallar) y seguir trabajando para solucionar el conflicto actual, y encauzar un nuevo camino en mejorar la seguridad vial.

En Barcelona, a 27 de Julio de 2017.

Firmado  
Jose María Marín Alcoverro  
Presidente de ATAAC.

A rectangular box containing a handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Jose María Marín Alcoverro'.

Tlf. contacto: 619049127  
[ataac@ataac.es](mailto:ataac@ataac.es)