



EL FUTURO DE LA SEGURIDAD VIAL DEBE SER YA EL PRESENTE.

Desde hace ya tiempo y a través de los documentos enviados y de las reuniones a las que hemos asistido, ATAAC evidencia la falta de actitud y de interés por parte de la sociedad en comprender la importancia que tiene la seguridad vial en nuestras vidas.

Por un lado tenemos el sistema de formación y evaluación para la obtención de permisos y por otro lado cómo conseguir que los conductores mantengan sus aptitudes y sobretodo actitudes una vez obtenido los permisos y a lo largo de su vida.

De manera generalizada, la sociedad ve todo el proceso de formación como un "sacacuartos", donde las autoescuelas no enseñan a conducir y la DGT sólo quiere cobrar más tasas. Típica es la idea de que "en las autoescuelas sólo te enseñan a pasar un examen y que si no se aprueba es porque tanto la autoescuela como tráfico quiere que renueves documentación y pagues más".

Del mismo modo, una vez obtenido el permiso, imitan el comportamiento del resto de conductores, dándoles más credibilidad a ellos que a lo aprendido de su formador. E incluso incumpliendo sistemáticamente las normas de circulación, aún sabiendo las consecuencias económicas y administrativas que conlleva, pero sin ser conscientes realmente del peligro que supone para la seguridad de todos. Todo ello sin asumir su responsabilidad, culpando siempre a la administración por la creencia de que todo lo impuesto es, básicamente, con un afán recaudatorio.

La credibilidad del sistema implantado para la obtención del permiso y por consiguiente, el comportamiento en la circulación están totalmente en entredicho.

Debemos ser conscientes que en la actualidad los alumnos no vienen para aprender, vienen a obtener un permiso. Esa mentalidad necesita un cambio de base y para ello, la educación vial debe empezar a edades más tempranas, en casa y en el colegio.

Es de vital importancia buscar soluciones a largo plazo a la vez que implantar medidas rápidas y efectivas, y que la seguridad vial sea reconocida por la sociedad como algo intrínseco a la formación y a la propia vida. Y para que eso sea así, desde el propio gobierno, administraciones, autoescuelas y formadores debemos fomentar la calidad y la seguridad por encima de cualquier otro interés.

La credibilidad empieza por nosotros mismos.

Es necesario poner remedio al aumento de accidentalidad, siendo mucho más pedagógicos y por supuesto implacables en las sanciones. Si después de advertir a través de señales, anuncios, campañas, no se consigue el objetivo, el castigo es la siguiente opción.

"Recordamos que el turismo, y los vehículos en general son el arma de destrucción masiva del siglo XX que ya ha matado indiscriminadamente a millones de personas, en manos de personas corrientes, porque debemos partir de la premisa que nadie lo

hace intencionadamente, y en intento de salvarles la vida nació una nueva ciencia, La Ciencia del Choque con el objetivo de lograr que su próximo viaje en carretera no sea el último, convirtiendo un monstruo motorizado en una maravilla de la ingeniería." Pero de nada sirve todo esto si no tomamos medidas preventivas y formativas con anterioridad. Es cierto que hay un notable aumento del parque automovilístico, sin embargo a pesar de los numerosos avances tecnológicos y el estancamiento de los límites de velocidad se siguen contando los muertos por millones.

Focalizamos los accidentes en que el mayor causante de ellos es el factor humano, y sin duda es así, pero no se toman medidas para que eso cambie a través de una buena y adecuada educación y formación vial, la mayoría de los recursos se centran en la velocidad, drogas y alcohol con controles y radares, y debemos recordar que los tres factores están supeditados a una decisión inadecuada del conductor, y nos lleva de nuevo al punto anterior, conducta no tratada con una educación adecuada con anterioridad, que sin embargo si se trata a posterior en el curso de sensibilización.

¿Realmente la velocidad en sí es un factor tan determinante?

En innumerables ocasiones la velocidad no es el único factor interviniente en el accidente, tenemos el gran olvidado y muy interviniente "distancia de seguridad" que es una de las infracciones más comunes, y de las que más desespera a los conductores provocando decisiones muy inadecuadas y poco responsables, juntamente con encontrarse a vehículos circulando por el carril central a velocidad lenta. Tenemos que aplicarnos los conceptos que transmitimos y diferenciar entre exceso de velocidad, y velocidad excesiva, y esta segunda es indudablemente la más peligrosa y tener tolerancia 0 en esas circunstancias. Bajo ningún concepto queremos desechar el límite de velocidad, pero al igual que se proponen disminuir el límite de velocidad en carreteras secundarias por su peligrosidad, se tendría que valorar que en la autopista o autovía con 4 carriles se tuvieran tramos de velocidad a 130 km/h, sería una contramedida muy bien aceptada por la mayoría de los usuarios y daría un sentido de mayor aceptación al resto de medidas por su coherencia al establecerlas. (total actualmente lo van hacer igual, sobretodo en viajes largos y monótonos).

Nos tendríamos que plantear como formadores, y responsables de la Formación Vial, potenciar métodos más pedagógicos y asumir nuestra responsabilidad de que si la imagen que se percibe es la que es, será porque algo estamos haciendo mal, y que somos nosotros los que no transmitimos adecuadamente lo que pretendemos conseguir, y no que ellos no nos entienden.

Recordemos que no se pueden dar las normas por sabidas tan solo porque estén publicadas, y que los adultos son muchas veces igual o peor que los niños, a los que cuando se suben a un muro del cual pueden caerse y hacerse daño les repetimos 50 veces que no lo hagan, se les castiga cuando lo repiten de nuevo, e incluso alguno tiene que caer para darse cuenta. Están omitiendo la obviedad del riesgo que asumen y no han visto peligro alguno en nuestras advertencias continuas, sin embargo cuando dedicamos un tiempo a explicarle que no le conviene, y argumentar los beneficios que obtiene al no asumir el riesgo, y los perjuicios que se puede evitar se convierte en su propio guardián, a partir de ese momento el mismo obedece y se pone las normas a las que ahora si da valor.

Tras tomar conocimiento de la información, debe comprenderla, analizarla y juzgarla para estar en condiciones de **aplicar** los datos. Si el proceso es exitoso, el individuo habrá adquirido conocimientos y valores

que pueden incluso modificar su **conducta**.

- 1- Incompetencia Inconsciente.
- 2- Incompetencia Consciente.
- 3- Competencia Consciente.
- 4- Competencia Inconsciente.

[La Imagen que se da sobre la seguridad vial, debe ser más pedagógica y menos lucrativa.](#)

Se puede hacer un manual oficial en la propia DGT, implicándose en la fase formativa con un temario completo de lo que se quiere transmitir, y no dejar esa función a empresas privadas que únicamente utilizan ese fin para encaminarlo hacia el único objetivo de superar los test de examen que es lo que le demandan los clientes. Es una lástima que la grandísima mayoría de las medidas que se toman por mejorar la Seguridad vial en la DGT, y el propio Ministerio del Interior sean completamente desconocidas por los usuarios a quien tienen que dirigirse, e inclusive por los propios formadores y autoescuelas salvo que sean cambios de normativa y poco más.

Entendemos perfectamente los impedimentos a tomar medidas efectivas para reducir las muertes de tráfico, las dificultades que tiene ahora mismo la administración, tanto de personal como de presupuesto. Pero este hecho no debería ser condicionante para la mejora de la seguridad vial en toda su amplitud.

También comprendemos que hay decisiones difíciles de tomar por la parte política con disputas de criterios políticos, presiones económicas, reacciones sociales, privatizaciones, presupuestos, etc. y son circunstancias que sin embargo no justifican que no asumamos nuestras obligaciones, hay medidas totalmente necesarias y urgentes para reducir la siniestralidad, por lo que tenemos claro, que hay que buscar un equilibrio en la toma de decisiones en pro de la seguridad, pues la seguridad vial, abarca la movilidad de un país y refleja en las calles la sociedad en la que convivimos.

En lo primero que tenemos que reflexionar es que no tenemos unos cimientos sólidos para afrontar esta ardua tarea que nos espera, y el reto que supone.

Independientemente de la situación política que exista se debe realizar un programa a largo plazo que no se vea desmantelado por cambios de gobierno, sino que tiene que seguir trabajando entre todos para conseguir el objetivo víctimas 0.

Los cimientos empiezan en creer en lo que hacemos, y dotar a la DGT de una calidad técnica de trabajo y colocarla en el lugar que se merece y debería estar, proponer cambios en los distintos reglamentos, y reestructurar la formación vial y las escuelas de conductores (autoescuelas) en un ámbito formativo/educativo en sus obligaciones y responsabilidades como centros de formación, y no como empresas de servicios que están catalogadas en la actualidad, teniendo **calificación profesional de Docencia de Formación Vial, que se incluye en la Familia Profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad**, si la propia administración no pone en valor la formación vial, sus centros, y los formadores que se forman bajo sus criterios pero luego no reconoce... ¿Qué espera de ellos?

Por si esto fuera insuficiente este cúmulo de despropósitos se ven incrementados dañando la imagen de la DGT en el proceso de exámenes, que se mantienen en la misma línea deficiente que la formación, realizando exámenes sin ton ni son colapsando las jefaturas y aceptando incrementar los gastos con aumentos de plantilla de examinadores en la administración para seguir alimentando este nefasto sistema formativo, a la vez que se daña su imagen y se pone en entredicho su eficacia

constantemente, manteniendo exámenes actualmente que son de una calidad bastante baja , pero incluso así los aspirante no superan.

Expongo:

Supongamos que en una provincia tienen 80 examinadores, con jornada de 8 horas diarias, esto supone en función del tipo de examen una capacidad X, centrándonos en el permiso B, con 13 circulaciones por examinador supone una capacidad de 1.040 exámenes. Si contamos que hayan 700 profesores independientemente del contrato de 2h o de 7 horas, pues todos pueden examinar el mismo número de alumnos tenemos la primera descompensación, si a esto le sumamos que casi todos los profesores independientemente de la jornada que estipule dado de alta en la Seguridad Social (o no dado de alta), realizan jornadas de 12 horas diarias o más, y los empresarios autónomos realizan las mismas jornadas, tenemos otra descompensación de sobreproducción de alumnos basados en el fraude que descompensa la capacidad de absorción de la administración, si a esto le sumamos la falta de formación y la necesidad de subir varias veces a examen la cosa empeora, y para redondear este cúmulo de despropósitos CNAE propone nuevos cursos para profesores para lucrarse, aumentar el número de exámenes que presenten las escuelas a través de los nuevos profesores independientemente de que estén dados de alta en la Seguridad Social, crear superávit de profesores para abusar de la demanda con sueldos bajos y condiciona/obligar a hacer muchas horas para cobrar un sueldo decente, alimentando la producción y no la formación, viene de nuevo el colapso y la demanda de examinadores que nunca es suficiente, y no hace más que dar una justificación a sus demandas y mermar la capacidad de la que dispone la administración durante todo el año, uno tras otro, y culpabilizando de la falta de exámenes a la DGT en cualquier medio público poniendo en entredicho el criterio y función de esta administración DGT frente la opinión pública.

Todo esto debería hacernos recapacitar y hacer autocrítica, no podemos pedir credibilidad cuando desde los propios profesionales del sector, las administraciones y demás actores involucrados en la seguridad vial se ofrece la formación basándose más en la cantidad que en la calidad.

En la actualidad no realizamos una labor imprescindible, que es inculcar valores cívicos de seguridad vial y movilidad desde la edad escolar, inclusive los propios centros escolares tienen pocos protocolos de seguridad vial en sus desplazamientos escolares con grupos de niños, no se da importancia a las infracciones y excesos que cometen padres, hijos, y los propios profesores en las entradas y salidas a los colegios, que son estrepitosamente caóticas, que a la gran cantidad de usuarios hay que sumarle las actitudes egoístas de los conductores, el poco cuidado e irresponsabilidad de los estudiantes, y la poca percepción de peligro por parte de los usuarios en las vías públicas y sus consecuencias incluso habiendo policías regulando el caos, cuando deberíamos concienciar de utilizar chalecos reflectantes, o distintivos visibles escolares, pautas y protocolos de movilidad, etc.. desde la salida de las propias casas o colegios que independientemente de donde se dirijan van a transitar por vías de uso público rodeados de máquinas de matar en manos de personas sin conocimientos de normas ni responsabilidad de lo que llevan entre manos, (bicicletas, patines, patinetes, y otros artefactos eléctricos, coches, motos, peatones, vehículos en triple fila, carreras entre usuarios en busca del bocadillo, prisas de los padres e hijos para llegar a las extraescolares,etc..)

a. regulemos a través de una licencia la movilidad urbana, o de corto recorrido, donde se engloben la bicicleta, vehículos y artefactos eléctricos, patinetes, etc.. e incluyamos un manual de uso de dichos vehículos, con matrícula, seguro, e impuesto

de circulación, y no dejemos que únicamente las ordenanzas municipales hagan pequeñas regulaciones ante unos vehículos que cada vez inundan más la vías pública de forma inadecuada.

- b. Propongamos un protocolo de movilidad infantil para la asistencia a sus respectivos colegios haciéndoles responsables y conscientes de lo que significa el uso de las vías públicas y sus normas de uso, recordando a la vez a los padres que no solo van al colegio, sino que se desplazan con sus hijos y deben hacerlo de forma responsable al igual que el propio colegio debería involucrarse más en ese aspecto y tendría una función más pedagógica e involucrarse en un problema que sufren a diario en sus puertas, y no únicamente cuando salen de excursión.

No puede ser que se regalen permisos o se subasten en internet.

No se pueden vender permisos como si las autoescuelas fuesen un puesto de mercadillo, aunque los formadores estén dentro del sector servicios. Que, desde luego ese punto es de los primeros que debe modificarse. "No somos vendedores, somos profesores", aunque no se nos reconozca como tales. La concienciación que supone obtener el permiso de conducir y desplazarse con un vehículo no puede ser un trámite opcional y premiado con puntos. La seguridad no es un intercambio de cromos. Es algo totalmente lógico y desde luego debería ser obligatorio, un trato más responsable en la captación de clientes, y erradicar frases como "A ti te han regalado el carnet en una tómbola".

No puede ser que no haya una formación teórica obligatoria y presencial.

La formación teórica debe ser obligatoria y presencial. Al menos por el momento. Puesto que la falta de actitud en toda la sociedad respecto al permiso lleva a que los formadores no sólo enseñen normas y reglamentación, sino también comportamientos que no pueden adquirirse online o haciendo test. Quizá, en un futuro, cuando la sociedad se involucre más en la seguridad vial y reciba la educación desde una temprana edad ya en los colegios, pueda ser tratado de otra manera, pero ahora mismo deja un vacío importante sobre cómo debe ser la convivencia y la actitud en las vías públicas.

No puede ser que en la autoescuela de calidad los elementos materiales tengan más valor que los formadores.

Una formación de calidad implica necesariamente que las autoescuelas sean de calidad, no sólo en material, sino también en personal. Los formadores deben estar dados de alta las horas trabajadas y no exceder de los tiempos establecidos, tanto de trabajo como de descanso. Un profesor que está dando clases en un vehículo a personas totalmente vulnerables e inexpertas requiere tener una capacidad de concentración importante y por lo tanto, incumplir el convenio de 7 horas laborables vulnera el convenio y el estatuto de los trabajadores y además pone en riesgo la vida de los usuarios de las vías.

No puede ser que el sistema formativo no se adapte a las nuevas tecnologías.

No puede ser que las autoescuelas que defraudan tengan los mismos exámenes que las que cumplen con la S. S. y hacienda, favoreciendo la competencia desleal y fomentando el sistema low cost. No es de rigor que una empresa se vea favorecida fomentando el sistema de formación low cost contratado a un formador a media jornada, trabajando 10 horas o más y pueda examinar los mismos alumnos que una autoescuela que cumple con todos los requisitos y obligaciones que marca tanto la DGT, como hacienda, como seguridad social. Provocando un agravio importante y sobretodo fomentando una competencia desleal brutal.

No puede ser que sea más importante el número de exámenes que la calidad de la formación y evaluación.

El sistema de formación, está lleno de carencias y deficiencias. Las autoescuelas no ofrecen un sistema de formación sino de fabricación de permisos y por lo tanto reclaman siempre más exámenes a través de su patronal, Cnae. Y así poder seguir con este sistema totalmente anticuado y obsoleto y basado en un sistema low cost olvidándose de la calidad y del objetivo final, que no es otro que conseguir conductores seguros. Esta es una razón mas por lo cual es tan importante que la educación vial empieza en el colegio, que las clases teóricas sean obligatorias y presenciales, que no se potencie la cantidad de exámenes, que haya más control y sanciones a las empresas que no cumplen con las reglas del juego establecidas.

No puede ser que se potencie más las multas que la pedagogía .

A día de hoy, después de los años que lleva implantado el uso del cinturón y los anuncios que se han hecho todavía quedan ciudadanos que deciden no ponerse el cinturón y usen las mismas excusas que hace 20 años, o peor, que decidan no usar los sistemas de retención infantil con sus hijos y menores. Del mismo modo que los conductores de utilitarios, inclusive los considerados profesionales conductores de camiones y autobuses se les pregunte por la velocidad máxima de una furgoneta en autopista o autovía y la respuesta sea 120 km/h. Estamos mencionando acciones que tenemos la certeza que los usuarios actuales conocen, pues aunque sea una vez en la vida en la autoescuela y en el examen práctico han tenido que usarlo y aplicarlo, que aparte de evidenciar las carencia formativas, nos muestra que una vez obtenido el permiso no podemos cerrar los ojos y pensar que se mantendrá lo aprendido durante toda la vida, y por todo esto debemos plantearnos seriamente una formación más continua, donde la renovación del permiso no sea más que un puro trámite administrativo, y como su nombre indica, sea una renovación de permiso y de conocimientos.

Sin olvidar que, el que incumple con las normas está agrediendo a los demás usuarios, por lo que el régimen sancionador debe ser implacable y duro.

No puede ser que sea tan fácil recuperar los puntos cuando se han perdido.

Desde que se instauró el permiso por puntos en España hemos podido ver como las estadísticas de siniestralidad han bajado de forma significativa. Aunque durante el año 2016 pudimos ver aumentos del 1,4% (+15) en accidentes mortales; 2,6% (+29) en el número de fallecidos y 4,3 % (+209) en heridos hospitalizados, sólo en vías interurbanas. En 2017 se produjeron en España 102.233 accidentes de tráfico con víctimas, en los que perdieron la vida 1.830 personas y otras 139.162 resultaron heridas, de las cuales 9.546 requirieron ingreso hospitalario, según datos de la DGT.

Desde el año 2015 hasta el 2017, las víctimas mortales han aumentado como muestra la siguiente tabla.

Provincia	2015	2016	2017
Araba/Álava	10	13	11
Albacete	22	24	16
Alicante/Alacant	62	68	64
Almería	26	40	22
Ávila	16	12	11
Badajoz	37	38	36
Balears, Illes	53	60	68
Barcelona	128	131	145
Burgos	32	36	31
Cáceres	17	24	26
Cádiz	32	41	34
Castellón/Castelló	28	43	39
Ciudad Real	27	30	33
Córdoba	26	22	37
Coruña, A	47	58	51
Cuenca	16	15	18
Girona	41	55	47
Granada	43	27	33
Guadalajara	11	7	12
Gipuzkoa	38	17	27
Huelva	23	19	22
Huesca	17	21	25
Jaén	23	31	35
León	39	25	22
Lleida	51	37	40
Rioja, La	20	25	26
Lugo	22	32	22
Madrid	111	121	125
Málaga	46	57	67
Murcia	44	58	85
Navarra	26	26	29
Ourense	11	15	13
Asturias	36	35	37
Palencia	6	13	13
Palmas, Las	22	40	30
Pontevedra	43	36	31
Salamanca	17	10	15
Santa Cruz de Tenerife	40	31	37
Cantabria	22	21	22
Segovia	16	16	10
Sevilla	43	66	55
Soria	10	19	11
Tarragona	71	59	51
Teruel	16	9	18
Toledo	31	42	50
Valencia/València	64	69	73
Valladolid	24	24	27
Bizkaia	19	26	13
Zamora	21	20	24
Zaragoza	38	43	37
Ceuta	3	2	2
Melilla	2	1	2
Total	1.689	1.810	1.830

Es indiscutible que a pesar de que la entrada en vigor del permiso por puntos disminuyó el número de accidentes, se está perdiendo la fuerza de impacto que tuvo como medida novedosa del momento y conjuntamente con una falta de actualización adecuada se están volviendo a disparar las cifras en los últimos años.

PERMISO POR PUNTOS

Los cursos de recuperación de puntos o del permiso tienen que evolucionar en función de lo que la experiencia y en especial las estadísticas indican. Los cifras son claras. No podemos estancarnos en una zona de confort sin adoptar todas aquellas medidas que sigan bajando las cifras de siniestralidad en carretera.

CURSOS DE RECUPERACIÓN DEL PERMISO

.- El actual modelo del curso de recuperación del permiso está basado en el cambio de actitud. Es muy complejo cambiar la actitud del ser humano en tan sólo 24 horas.

Estos cursos están divididos en dos fracciones de 24 horas.

- Las primeras 12 horas

Fase en la que realmente el formador accede a las carencias cognitivas del alumno y donde es posible facilitar información sobre los distintos factores de riesgo detectados. Es una de las más interesantes porque se evidencia el gran desconocimiento de los conductores sobre dichos factores de riesgo y la carencia formativa. Esta fase es extremadamente corta por el tiempo del que disponen estos cursos y en especial debido a que en esas 12 horas deben realizar un cuestionario inicial para detectar factores de riesgo, se debe tabular y comentar para pasar a la fase de cambio de actitud, esta fase es de difícil cumplimiento cuando en el aula tienes el máximo de alumnos, que es de 18. El siguiente paso es dar entrada al testimonio, víctima de un accidente de tráfico. Este explica el accidente, consecuencias, etc. Es la parte que más llega al alumnado, porque toca la parte emocional, en que sienten que realmente les podría pasar a ellos. Esta es la fase más importante de todo el curso, realizan un compromiso verbal y escrito con el testimonio. Por último realizan un cuestionario final se tabula y se compara con el inicial para comprobar cambios de actitud frente al volante.

- Las siguientes 12 horas

-Pasamos a la parte informática en la que están prácticamente ocho o nueve horas frente a un ordenador, que les aporta la información sobre sus factores de riesgo en función a otro cuestionario virtual que realizan.

La información que se transmite en la sesión informática de forma fría, sin ningún tipo de feedback, debería ser transmitida por los formadores que durante esa fase simplemente hacen acto de presencia como soporte informático pero la figura de docente desaparece dando lugar a la desmotivación por adquirir nuevos conocimientos útiles tanto para el examen, como para la futura conducción.

Puntos negativos de esta fase:

1.- Con las primeras 12 horas se consigue en algunos casos, que empaticen y que muestren sus puntos débiles con naturalidad. Cuando se pasa a la parte informática, se deshumaniza todo el trabajo realizado y nos encontramos con dos perfiles:

a.- Los que pierden el permiso por sentencia judicial y no debe realizar un examen.

En estos casos como no deben realizar examen, se desconectan y simplemente pasan las horas pulsando intro en el ordenador, haciendo creer que leen. Con lo que conseguimos 12 horas perdidas, ya que saben perfectamente que basta con hacer acto de presencia y una media buena conducta para aprobar.

b.- Los que pierden la totalidad de los puntos por diversas infracciones y realizan un examen en la DGT.

Estos últimos recogen el siguiente mensaje, los que llegan por sentencia judicial no realizan examen, la próxima vez la haré más gorda y no tendré examen.

Sería una buena medida que **todos** los que realicen el curso, ya sea **por vía penal o administrativa realicen el examen** en la jefatura correspondiente y evitaríamos que

crean que es mejor hacer infracciones muy graves e ir por vía penal para evitar el temido examen. A pesar de que en el aula se explican los inconvenientes y problemas de la vía penal, es una falsa creencia muy extendida.

PROBLEMÁTICA ACTUAL

1.- Falta de comunicación entre los departamentos. Llegan a las aulas personas que perdieron la vigencia de su permiso, hace años y no tienen constancia de dicha pérdida. Se les comunica cuando se les da el alto por alguna infracción y el agente descubre que no tienen puntos. Llevan años conduciendo sin vigencia, y con la suma pertinente de puntos perdidos en las infracciones (no acumulativa) que asciende en varias ocasiones a -20 o 30 puntos negativos, o incluso más. Esto es algo de mucha concurrencia en los cursos.

2.- La sanción por conducir habiendo perdido la totalidad de los puntos es de 200€. Nos encontramos casos en los que cuando se les da el alto por cometer alguna infracción y los agentes descubren que no tienen puntos, les sancionan y se van conduciendo. En muchos casos los conductores sancionados alegan que no se les ha comunicado. Estamos permitiendo que muchos conductores sin puntos estén en la carretera sin tener conocimiento de que su permiso no tiene vigencia. tenemos cantidades indecentes de conductores con pérdida total de puntos circulando sin permiso.

Mediante un sistema informático se debería tener constancia de las vigencias y comunicar de forma efectiva dicha pérdida. ¿de qué sirve el sistema de permiso por puntos si siguen conduciendo y siguen cometiendo las mismas infracciones?. La prueba es que la mayoría lo descubren cuando vuelven a ser sancionados y sólo en algunos casos, en otros ni los mismos agentes lo pueden saber.

3.- Repartidores de mercancías especialmente en vehículos ligeros. Aquellos conductores que acreditan ser profesionales, (aunque realmente no lo son, pues están exentos del CAP, y exentos del tacógrafo, por no considerarse profesionales del transporte), pueden realizar el curso de recuperación de puntos una vez al año, en lugar de los dos años establecidos para el resto. Esto provoca que muchos de ellos se amparen a este derecho para no respetar los límites de velocidad, dando por hecho que realizarán el curso el próximo año. Es habitual ver repartidores una y otra vez recuperando puntos. Es cierto que, desafortunadamente, muchos de ellos trabajan bajo la presión y la amenaza de cumplir horarios aunque para ello deban saltarse los límites de velocidad, o les despiden por bajo rendimiento.

Una buena medida para adoptar pautas de seguridad, sería que toda empresa dedicada al transporte de mercancías con vehículos ligeros, estuviera sujeta a la normativa del tacógrafo como los vehículos pesados para evitar exceder límites de velocidad y a su vez estar sujetos al máximo de 9h. de conducción diaria, dado su alto índice de siniestralidad acentuado también por el incumplimiento del límite de peso de carga que en innumerables ocasiones se duplica o triplica el máximo permitido.

4.- Reincidentes. Nos encontramos con conductores que realizan el curso dos y tres veces, en estos casos está claro que **el sistema no funciona**. Los casos más habituales son aquellos relacionados con alcohol y drogas.

Siendo objetivos, ¿realmente creemos que una persona que tiene una adicción lo vamos a desintoxicar en 24 horas? deberían endurecerse las penas o bien hacer un seguimiento de los conductores con alguna drogodependencia y si desean conducir

deben acreditar desintoxicación.

También es cierto, que en el caso de las drogas el organismo las retiene por varios días o incluso semanas. Se debería mejorar el sistema de detección, siendo más concreto ya que en algunos casos los conductores, no la han consumido el día en el que se les sanciona.

5.- Incremento de recuperación de puntos por sanciones relacionadas con velocidad.

En el último año, el número de personas que asisten a estos cursos por exceso de velocidad, está aumentado de forma significativa. Es cierto que endurecer las sanciones no siempre funciona ya que al que tiene dinero no le importa y al que no lo tiene le perjudica en sobre manera, pero hablamos de dinero o de cumplir normas.

Un buen sistema sería el de condonación parcial de multas, asistiendo a cursos obligatorios, y servicios comunitarios obligatorios en fundaciones y asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico haciéndoles conocedores y partícipes en primera persona de las consecuencias que generan estos actos no solo a los accidentados sino también a sus familiares, que los infractores valoran únicamente como un hecho aislado y sin importancia con el pensamiento que solo están en un curso porque la administración quiere cobrar y que son víctimas de un negocio, de esta forma da igual el estatus, el tiempo tiene el mismo precio para todos.

Nos consta que en la actualidad se realizan horas comunitarias en agrupaciones sociales, y también nos consta que se dedican a coger el teléfono, ordenar carpetas, ir a buscar cafés, etc.. que no hace más que acrecentar la sensación de que esto no es más que un trámite que forma parte de un negocio y no tiene ninguna finalidad de interés.

6.- Siendo muy críticos con el sistema de estos cursos, lanzamos una última pregunta, ¿Cuántos alumnos suspendidos en el aula están contabilizados desde que se instauró el sistema del permiso por puntos?. Es un sistema que solo les supone pérdida de dinero, y de tiempo y esa es la sensación que se llevan. Ambas cosas son efectivas pero ya que asisten y que la mayoría aprueba mejoremos el sistema.

¿Tienen relación de los accidentes de tráfico en distintas provincias con conductores que han obtenido el permiso de conducir mayoritariamente en escuelas en concreto?

Estamos mirando las estadísticas de las que disponemos para relacionar los aumentos de accidentes con los cambios sufridos en el reglamento de autoescuelas, o los cambios de actuación que se han producido en la administración a petición o denuncias de los representantes de las autoescuelas a los sistemas que se utilizaban desde dgt en pro del control de los centros de formación vial y los trabajadores, pues no deja de ser curioso que la mayoría de centros que tienen otorgados la autorización o concesión para impartir los puntos tienen unas estadísticas y resultados de aprobados en los exámenes para la obtención del permiso de conducir muy deficientes, y que se mantengan abiertos porque lo que pondera a cerrar los centros sea la media provincial.

Es muy decepcionante ver que ya en los exámenes teóricos hay autoescuelas que tienen porcentajes de aprobados inferiores a los aspirantes presentados por libre.

No puede ser que tengamos conductores en las Vías Públicas ni autorizados ni capacitados.

A los ya conocidos casos de conductores que circulan sin el permiso de conducir en vigor, o que simplemente lo hacen por creerse por encima de la ley, tenemos que sumar un colectivo importante y no controlado, como son las personas de diferentes edades que se les detectan o sufren enfermedades degenerativas, y aún cuanto a la posible recomendación de no conducir por su médico de cabecera lo hacen igualmente con total impunidad y bajo el amparo de la ley, teniendo sus capacidades mermadas notablemente.

Circunstancia que se agrava cuando son conductores de edad avanzada, y que siendo todos conocedores de sus limitaciones físicas no llevamos un control más exhaustivo, y la ergonomía que se destina a los vehículos es la misma que al resto de usuarios, como mucho un panel en el salpicadero más grande, en vez de poner obligatoriedad de aumentar el número de espejos, movilidad giratoria parcial del asiento del conductor, etc encaminados a realmente suplir las carencias que tiene este colectivo de edad avanzada.

Sabiendo todo esto se conforman con unas pequeñas reformas en la ley de seguridad vial. Reformas que, aunque pueden ser útiles son totalmente insuficientes.

El Sr. Ministro Fernando Grande-Marlaska Gómez, declaró que las víctimas de tráfico deben estar en el centro de la política. Para ello debe ponerse sobre la mesa, toda esta problemática y entendiendo que la seguridad vial necesita credibilidad.

Cada día nos encontramos con más VIOLENCIA VIAL, más infracciones y más accidentes.

Se necesitan medidas urgentes para atajar la accidentalidad y la mortalidad en las vías.

Como formadores y partícipes muy activos, sentimos que podemos aportar información y soluciones a las diversas problemáticas de nuestro sector y por ello, deseamos poder participar en los diferentes grupos de trabajo relacionados con la seguridad vial.

Llevamos años hablando del futuro de la Seguridad Vial, sin embargo parece ser que ese futuro nunca llega, y no es más que una palabra que forma parte siempre del pasado. hay que actuar Ya!! Llevamos demasiados años esperando soluciones y asumiendo muertes.

El futuro de la Seguridad Vial debe ser ya el presente.

José María Marín Alcoverro
Presidente de ATAAC

Telf. 619049127

ataac.es [@ataac.es](mailto:ataac.es)