



ATAAC

PROYECTO

PARA UNA NUEVA

MOVILIDAD SEGURA Y

SOSTENIBLE

GRUPO DE TRABAJO ATAAC

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
LA PREVENCIÓN Y LA COMUNICACIÓN VIAL	4
¿HASTA LOS 18 AÑOS, QUE QUIZÁS VAS A UNA AUTOESCUELA, NO TIENES QUE APRENDER TODO ESTO?	6
¿DISPONE LA DGT DE LAS HERRAMIENTAS Y SOPORTE NECESARIO PARA LLEVAR A CABO EL OBJETIVO?	6
FASE 1 SECRETARÍA TÉCNICA DE MOVILIDAD Y FORMACIÓN VIAL	6
FASE 2 REQUISITOS PARA OBTENER Y RENOVAR UN PERMISO DE CONDUCIR	7
MOVILIDAD DE PRESENTE Y FUTURO	
MOVILIDAD CON Y SIN PERMISO DE CONDUCIR	8
¿POR QUÉ CUANDO HABLAMOS DE MOVILIDAD PENSAMOS EN VEHÍCULO/CONDUCTOR?	8
VÍAS PÚBLICAS	10
MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA	12
ENFOQUE SANITARIO	12
ENFOQUE PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	13
EDUCACIÓN Y MOVILIDAD	14
INTRODUCIR LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN VIAL ESCOLAR	16
TARJETA ACREDITATIVA TRANSPORTE Y MOVILIDAD ESCOLAR	17
CAMINO ESCOLAR	17
VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y MOVILIDAD REDUCIDA	19
PATINETES	19
CICLOS Y BICICLETAS	21
VEHÍCULOS DE MOVILIDAD REDUCIDA	25
FORMACIÓN VIAL	25
EXÁMENES	29
¿A QUE ES DEBIDO UN NÚMERO TAN BAJO DE APTOS?	31
PROBLEMÁTICAS DE LOS REFERENTES DE LAS VÍAS	35
AUTOESCUELAS Y FORMACIÓN	36
INSPECCIÓN Y CONTROL DEL SECTOR	39
COSTE DEL FRAUDE LABORAL A LOS EXÁMENES	39
EL GRAN REFERENTE: EL PROFESOR	41
CONCLUSIONES FINALES	42

DOCUMENTOS DE REFERENCIA:

<https://www.ataac.es/es/noticias/radiografia-del-sector-de-las-autoescuelas/>

<https://www.ataac.es/es/noticias/hacia-un-nuevo-modelo-de-seguridad-vial/>

<https://www.ataac.es/es/noticias/el-futuro-de-la-seguridad-vial-debe-ser-ya-el-presente/>

/



ATAAC

Documento de propuestas que presenta un grupo de trabajo formado por trabajadores de autoescuelas que presenta ATAAC como figura jurídica de representación con el objetivo de aportar información que pueda servir a la mejora de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

PROYECTO PARA UNA NUEVA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

INTRODUCCIÓN

A pesar de los costes sociales y económicos que supone la siniestralidad vial en nuestras vidas a diario, la seguridad vial, la formación vial, la educación vial, la concienciación vial y la implicación social y política han resultado ser totalmente insuficientes para lograr el objetivo, acabar con la siniestralidad en nuestras vías.

Siempre se saca a relucir que no estamos tan mal en comparación con otros países, y que gracias a medidas como la implantación del permiso por puntos, la siniestralidad ha bajado mucho en nuestro país, sin embargo la realidad es que sigue muriendo y sufriendo gente a diario de todas las edades. Parece que el elemento sancionador ha alcanzado su techo y el siguiente paso para reducir aún más las víctimas, pasa necesariamente por mejorar la educación vial.

Este hecho que venimos arrastrando durante años, sumado a que el reciente estado de alarma con calles casi vacías en la que la siniestralidad no se ha erradicado por completo, en la que ni así hemos conseguido hacer realidad el famoso eslogan de “víctimas 0”, nos evidencia que algo podemos y debemos mejorar, a la vez que es necesario un cambio en el sistema actual de movilidad hacia un objetivo ineludible de reducir los accidentes y víctimas en nuestras vías sin renunciar a dar mayor fluidez de tránsito de manera segura y sostenible.

Las nuevas tecnologías han avanzado en los vehículos de manera notable en los últimos años, tanto en sistemas de Seguridad Activa como Pasiva, quedando integradas en el ámbito social como complementos del vehículo. Sin embargo, a pesar de ayudar a reducir la gravedad de las lesiones y el número de muertes, estos elementos de seguridad provocan cierta relajación en la atención de los conductores. Es un hecho fehaciente que tenemos

accidentes tanto en vehículos nuevos con tecnologías incorporadas, como en los más viejos que carecen de ellas. Evidenciando que el ser humano es complejo de entender, queriendo disfrutar de la vida y al mismo tiempo siendo un autodestructivo inconsciente.

Esto nos lleva a la falsa creencia instaurada del “*a mi no me va a pasar*”, encontrando dos tipos de actitudes negativas con valores y sentimientos distintos, a la que tenemos que sumarle la conducta incorporada por el conductor/a Alfa.

- . Falta de responsabilidad socio vial.
- . Falta de educación en movilidad y seguridad vial.
- . Falta de actitud en cumplir las normas.

Por una parte, el conducir con cascos, usar el móvil, no hacer el stop, circular mal en una glorieta, no usar el cinturón, parar o estacionar en cualquier sitio, conducir después de ingerir alcohol, exceso de velocidad, circular por el carril central, enseñar a conducir a hijos o amigos en las calles, etc, todas ellas enfocadas desde un punto de vista que no cometen una infracción al pensar que es algo momentáneo, o no es algo que pueda ser peligroso. Sin valorar las posibles consecuencias y riesgos que asumen, y en cualquier caso, si se diera el caso de que puedan ser multados, o tener un accidente por ello, es su vida, y creen que tiene el derecho de hacerlo, porque el perjudicado sería él. Sin detenerse a pensar en ningún momento, lógicamente, el coste económico y social que eso supone, y mucho menos si se producen daños a terceros porque para eso tienen un seguro y su intencionalidad nunca ha sido querer dañar a alguien, mostrando así una falta de responsabilidad absoluta al justificarse que no había intencionalidad de dolo.

Por otra, nos encontramos que el hecho de circular, no lo asocian a la conducción de un vehículo, ni a un acto respetuoso de uso compartido de las vías públicas, para una movilidad segura y fluida, ni a la frase me gusta conducir, sino, más bien, lo vinculan: a necesito el carnet, tengo que ir, llego tarde, es más cómodo, no dependo de horarios, etc. El acto de conducir no es lo importante, sino que voy en el coche, voy en la moto, voy en la bici, para ir a trabajar, para ir de vacaciones, a ver unos amigos, y no son conscientes de que conducen y circulan en un vehículo. Usan el vehículo como el que usa un sacacorchos para abrir una botella, un tenedor para comer, o los zapatos para caminar, simplemente utilizan un artefacto para desplazarse de un lado a otro más rápido, más barato, y más cómodo.

A lo mencionado anteriormente tenemos que añadir a los conductores con una mentalidad conservadora y muchas veces arrogante, con la falsa seguridad de que son buenos conductores y que son el resto de conductores que conducen mal. Aplicando esta creencia en su forma de circular, como por ejemplo: *Eres lento, apártate que voy más rápido que tu, adelanto in extremis porque me da tiempo, me pego a ti para que te apartes.*

Son verdaderos delincuentes viales, mostrando una evidente falta de actitud cuando se encuentran a conductores cumpliendo las normas y se creen mejores que ellos conduciendo, o que los demás son tontos por cumplirlas como por ejemplo: no haciendo la

cola en carriles de salida o deceleración y buscando el hueco, acelerando para coger huecos en separaciones frontales, incluso quedándose en medio de una intersección, acelerar en semáforos cuando entran en fase rojo, etc, provocando conflictos con conductores que cumplen las normas. Todo esto termina generando estrés e impotencia al resto de conductores que acaban sintiendo que son realmente tontos al cumplir las normas y generando una tendencia a la conducción más agresiva basada en la ley del más fuerte o el más listo, convirtiendo las vías públicas en lo que se denomina la “jungla” y normalizando una actitud en la conducción de violencia vial colectiva.

Los accidentes de tráfico son, sin ninguna duda, uno de los problemas sanitarios más importantes, y constituyen un importante problema de salud pública.

Los síntomas de infección vial que nos aquejan, y que la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera como Pandemia, evidencian que la movilidad segura es una utopía en la actualidad, en la que están expuestos no únicamente los conductores, que se sobreentiende que conocen la normativa, sino también sobre el resto de usuarios que no poseen un permiso de conducir, agravando, más aún si cabe, la seguridad en nuestras vías para todos los usuarios, y fortaleciendo la convicción de que se deben tomar todas las medidas necesarias y realizar un cambio global y eficaz, en la creación de usuarios y conductores que garanticen una movilidad segura y eficiente.

“El accidente, no es accidental” *O.M.S.*

Al igual que las nuevas tecnologías en los vehículos genera una falsa sensación de seguridad, cuanta más experiencia gana un conductor más invulnerable se siente, llegando a asumir riesgos desmesurados.

Para conseguir la ansiada reducción de la accidentalidad, debemos mejorar notablemente la actitud de los usuarios en general, entender la circulación como un aspecto dentro de la convivencia vial, y apostar por dos puntos que creemos indispensables:

La prevención y la comunicación vial.

La prevención se inculca en distintos aspectos de nuestra vida, tanto en el ámbito familiar como escolar, especialmente en edades tempranas y etapas educativas con formaciones y campañas preventivas para evitar riesgos en multitud de temas como son; la sexualidad (embarazos y enfermedades), las drogas, alcohol, vacunas, protección frente a la exposición solar, uso de redes sociales, personas desconocidas, en el deporte para evitar lesiones, etc.

La comunicación vial debe ser el centro en el que gire la nueva movilidad y la formación. Concepto imprescindible en cualquier convivencia, utilizada incluso para ejecutar la conectividad de las nuevas tecnologías, y entre la propia ciudadanía en general, y usada de múltiples maneras de forma verbal, no verbal, postural, etc., y en la que se basa la propia señalización de las vías públicas e indicadores en los vehículos.

Los puntos mencionados en el actual ámbito de la formación y la seguridad vial, llegan mal y tarde, o simplemente no llegan, con un sistema que invierte numerosos esfuerzos y recursos a propuestas que no son fructíferas con un objetivo principal, que no es otro que, gozar de una movilidad saludable de manera segura y sostenible.

Las multas, radares, controles, campañas y reeducaciones, conjuntamente con fundaciones y asociaciones de ayuda a los accidentados absorben la mayoría de propuestas de mejora para evitar lo inevitable actualmente, “ los accidentes de tráfico”, siendo estas las acciones principales cuando deberían ser complementarias a un sistema de educación, formación y concienciación. Esto nos lleva una y otra vez a empezar de nuevo la casa por el tejado, cuando lo que deberíamos hacer es cimentar una estructura de formación vial preventiva y comunicativa que dé respuesta a la movilidad con o sin vehículo, hoy, mañana y siempre.

¿Cómo es posible que a pesar del enorme poder adictivo, la sociedad haya desnormalizado el tabaco, con “pocas” campañas en contra, subidas de precio y leyes más duras, y sin embargo sea tan complicado con medidas parecidas no reducir los accidentes en el mismo porcentaje que se han reducido los fumadores?!!

La respuesta la tenemos en la educación y la prevención. No se han centrado únicamente en erradicar los fumadores actuales, sino que han enfocado los esfuerzos en introducir a las nuevas generaciones la información y formación preventiva de los perjuicios que provoca el tabaco, sumando medidas sociales hacia los fumadores actuales visualizando el perjuicio que provocan a los ciudadanos de su alrededor, no así mismos solamente, empoderando a los no fumadores y dándoles valor, reducir el número de fumadores habituales, pero sobretodo reduciendo enormemente la entrada de nuevos fumadores.

Esta circunstancia en la formación vial se da a la inversa, dedicamos muchos esfuerzos a multar a los conductores, y a la vez los nuevos conductores no interfieren a producir un cambio a mejor, pues ya tienen el concepto de que vienen a la autoescuela para que les ayuden a aprobar, y que luego conducirán como los demás, porque total, las normas no las respeta nadie.

Tras exponer brevemente la movilidad actual, y valorar distintas propuestas, detectamos a primera vista que siguen siendo insuficientes, y esto no tiene que ser necesariamente porque sean inservibles o ineficaces, sino más bien por como y cuando se llevan a cabo, evidenciando que el enfoque actual de la seguridad vial apunta hacia un lado equivocado. Centrándose principalmente en los conductores/infractores, y básicamente a partir de la obtención del permiso de conducir, a la vez que se manifiestan numerosas carencias si nos referimos al término movilidad o seguridad vial, en la que engloba conceptos sin distinción de si se lleva a cabo con o sin vehículo, con o sin motor, eléctrico o asistido, conductor o pasajero, urbano o interurbano, y evidentemente sin distinción en la edad de los usuarios.

Actualmente la seguridad vial empieza cuando el usuario acude a la autoescuela para obtener el permiso de conducir y se le enseña: qué es un peatón, qué es un conductor, qué es un vehículo, qué es una bicicleta, qué es un paso de peatones, por dónde debe circular o transitar, señales de tráfico, la obligación del uso del cinturón, el uso del casco, etc...

¿HASTA LOS 18 AÑOS, QUE QUIZÁS VAS A UNA AUTOESCUELA, NO TIENES QUE APRENDER TODO ESTO? ¿ Y SI NO VAS ?

Este terrible vacío nos lleva a presentar un modelo con propuestas enfocadas a cubrir todas las necesidades de la movilidad y la seguridad vial en todo su ámbito, y no únicamente los exámenes de conducir, multas y accidentes que parecen ser el centro estructural actual.

La sociedad ha de reconocer la movilidad como un acto social íntegro. Se tiende a separar y aislar la movilidad de nuestra vida cotidiana, y tenemos que entender que estamos inmersos en el tráfico en el mismo instante en el que ponemos un pie fuera de nuestra casa, independientemente de la edad. La mayoría de las personas no se consideran usuarios de la vía hasta que no manejan ellos mismos un vehículo, esto es un error de fondo que hay que subsanar en las edades más tempranas de nuestra socialización.

Creemos firmemente, que abordar la seguridad vial a partir de la obtención de un permiso de conducir, es un tremendo error de enfoque, y que la circulación/movilidad empieza a realizar cualquier desplazamiento por las vías públicas. En todo caso, en las autoescuelas deberían centrarse en enseñar a manejar/conducir el vehículo con el que vamos a desplazarnos, siguiendo los criterios de movilidad que ya deberíamos conocer con anterioridad.

Para ello, antes de abordar las propuestas, les invitamos a realizar una primera e importante reflexión para empezar la estructura de futuro de manera sólida desde los cimientos sobre los que se debe estructurar la nueva Movilidad Vial de manera Segura y Sostenible.

¿Dispone la DGT de las herramientas y soporte necesario para llevar a cabo el objetivo?

La respuesta a esta pregunta debería ser el punto de partida a la hora de tomar decisiones y aplicar cualquier medida que debe combinar **propuestas a Corto y Largo plazo**, pero siempre con una visión de futuro.

Actualmente la DGT, tiene el difícil cometido de llevar a cabo las medidas necesarias para la mejora de la formación vial, los exámenes, la seguridad vial, el control de las vías públicas, reglamentos de conductores, de vehículos, de autoescuelas, controlar los centros médicos, tratar con las autoescuelas y sus malas praxis, etc.. todo ello desde una dirección general supeditada a un Ministerio que antepone otros cometidos a la relevancia de la DGT, y con innumerables limitaciones para realizar las imprescindibles labores y cometidos interministeriales con el Ministerio de Educación, Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio de Justicia, Ministerio de Asuntos Exteriores, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Industria, Ministerio para la Transición Ecológica, Seguridad Social, Cuerpos de seguridad, etc...

FASE 1ª.- SECRETARÍA TÉCNICA DE MOVILIDAD Y FORMACIÓN VIAL

Está claro que la DGT tiene que tener un papel de mayor relevancia, y eso pasa por adoptar el modelo que se emplea en casi toda Europa que es que forme parte de manera directa como Secretaría del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, o apostar por un Organismo Técnico autónomo, que amplíe y absorba las competencias de la DGT, pero en ningún caso puede ser únicamente una Dirección general.

La movilidad ha cambiado muchísimo, y seguirá cambiando en los próximos años, y necesitamos un Organismo con un enfoque transversal que abarque de manera integral e indispensable todas las competencias necesarias para dar respuesta al ineludible y forzoso cambio de la movilidad de manera eficaz y permanente.

FASE 2.- REQUISITOS PARA OBTENER Y RENOVAR UN PERMISO DE CONDUCIR

Tenemos sobre la mesa un problema complicado de abordar, que no es otro, que damos por hecho, que todo el mundo puede conducir.

Es una obviedad que la psicomotricidad de cada usuario es distinta, y no lleva a dudas cuando hablamos de bailar, realizar deportes, equilibrios, etc..., sin embargo a la hora de conducir o llevar un vehículo este rol no tiene cabida.

Desde hace años se ha intentado abordar el asunto de la renovación de los permisos. Tenemos circulando por las vías públicas millones de conductores que obtuvieron su permiso de conducir hace décadas. Estos conductores desconocen la práctica totalidad de las normas de tráfico y simplemente se defienden haciendo lo que ellos creen que es lo correcto, pero diversos estudios han demostrado que la mayoría de conductores serían incapaces de aprobar siquiera un examen teórico.

Una sociedad como la nuestra no puede dar la espalda a este problema, es de rigor implantar algún curso de reciclaje cada vez que un conductor renueve su permiso. Esta medida, antes rechazada por ser impopular, podría hoy en día verse de mejor manera, y creemos que puede ser el momento óptimo para implantarla.

Podemos ir más allá y hablar de la pérdida natural de habilidades con la edad, o limitaciones por enfermedades degenerativas, al igual que sucede con otro tipo de enfermedades psicológicas que no se detectan salvo que el interesado las ponga en conocimiento, al igual que tampoco tenemos un control sobre las medicaciones que toman conductores con enfermedades crónicas y/o degenerativas.

Los centros médicos privados, son los que dan el visto bueno a los aspirantes al permiso de conducir, al igual que son los responsables de dar por válidas las pruebas realizadas para las renovaciones a personas de edad avanzada, o con enfermedades basándose en la aportación verbal del interesado, expidiendo certificados a diestro y siniestro.

Implantar sistema de control y triaje.

Es algo muy habitual cuando hablamos en otros ámbitos, como puede ser la Sanidad, entrevistas, control de acceso, etc., en el que antes de tomar una decisión se realiza un triaje o control de acceso, en el que deben cumplirse unos requisitos al igual que se solicitan vía administrativa para realizar la mayoría de los trámites y solicitudes.

La propia Seguridad Social, podría tener las competencias de otorgar los certificados previo pago, significando una nueva fuente de ingresos para la administración, a la vez que una reducción del precio actual para el usuario, con una información sanitaria completa que otorga más fiabilidad y eficacia, tanto para obtener como para renovar el permiso de conducción.

Si se opta por mantener el sistema actual, es imprescindible ampliar los sistemas de control y vigilancia hacia estos centros con un régimen sancionador y penalizador ejemplar, a la vez que se tramita de manera segura los datos de los clientes, como sucede en las mutuas de trabajo, u otorgar este sistema a una nueva secretaría técnica de seguridad vial.

Anticiparse y tener un paquete de medidas estratégicas ante el fenómeno del envejecimiento de la población. En España, en el año 2050 (coincidiendo con el objetivo de la UE de Visión Cero para el 2050), las personas mayores de 65 años representarán más del 30% del total de la población. Los octogenarios llegarán a superar la cifra de cuatro millones. ¿Cómo afectarán estos datos en la siniestralidad vial?

Los propios médicos de familia deberían notificar a la Dirección General de Tráfico cuando una persona sufra una enfermedad que le impida conducir.

MOVILIDAD DE PRESENTE Y FUTURO

Una vez expuesta la reflexión sobre qué cimientos estructuramos la movilidad en todo su ámbito, exponemos un nuevo enfoque del modelo de formación vial y movilidad segura integral, con propuestas que se pueden llevar a cabo a corto plazo encaminadas a dar respuesta a las necesidades tradicionales actuales de educación, reeducación, formación, exámenes y conductores actuales, que de manera transitoria se integren en la nueva formación.

- Enfoque tradicional

- 1º Vehículo privado
- 2º Transporte Público
- 3º Peatón
- 4º Vehículo Movilidad Personal

- Enfoque movilidad formativa

- 1º Peatón
- 2º Vehículo Movilidad Personal
- 3º Transporte Público
- 4º Vehículo Privado

MOVILIDAD CON Y SIN PERMISO DE CONDUCIR

Cuando hablamos del concepto de movilidad, debemos plantearnos qué figuras intervienen en ella, dónde se produce, y cómo se lleva a cabo, teniendo en cuenta que en todo momento debe llevarse a cabo de manera limpia y sostenible.

Cuando nos planteamos qué figuras intervienen la respuesta es sencilla, TODOS, sin embargo hay predisposición a asociar la movilidad al uso de vehículo y largas distancias.

¿Por qué cuando hablamos de movilidad pensamos en vehículo/conductor?

Quizás la respuesta a esta pregunta nos enseña el camino hacia donde debemos dirigir los esfuerzos para obtener el resultado esperado.

Planteamos que el mejor conductor puede ser aquel que decida no coger el vehículo particular y optar por otro para desplazarse, incluso plantearse si es necesario el desplazamiento.

- Antes de moverte, piensa si es posible hacer lo mismo sin desplazarte: las nuevas tecnologías te permiten realizar gestiones, compras, etc, sin necesidad de desplazarse.
- Antes de ir lejos, piensa si puedes hacer lo mismo cerca: en este caso tienes a disposición medios de transporte público, vmp y bicicleta, a pie.
- Si no hay más remedio que utilizar el coche: tienes alternativas de vehículo compartido *carsharing*. (la media de ocupación de un coche es de 1'3 personas por vehículo, si fuera de 2, se reduciría un 35% el tráfico y las emisiones de gases contaminantes.)
- Cuando vas en coche: recuerda que por cada persona que va en coche, dos van a pie.

La movilidad sin ser conscientes de ello, es una de las circunstancias que tiene mayor incidencia durante el transcurso de nuestra vida, y todos los días nos desplazamos de un lugar a otro.

Decisiones importantes de nuestra vida giran entorno a la movilidad que aceptamos o asumimos en trayectos cotidianos al escoger la ubicación de la vivienda, escuela, trabajo, etc, sin embargo actualmente a diferencia de años atrás, el binomio casa/trabajo no es para siempre, y esto provoca que durante el transcurso del tiempo se vean modificadas nuestras necesidades de movilidad.

En numerosos países europeos la sociedad asume compromisos temporales respecto a la vivienda, con alquiler, leasing, etc, y modifican la ubicación del trabajo o de la vivienda con la premisa de que el recorrido habitual sea el menor posible, sin embargo aquí la mentalidad hipotecaria nos ubica en un lugar estático difícil de variar y ampliando demasiado el radio en trayectos habituales, generando dependencia al vehículo particular, y sin dar valor al tiempo que se invierte en los trayectos. Esta circunstancia disminuye la calidad de vida, y el tiempo libre, proporcionalmente al aumento de contaminación, congestión del tráfico y accidentes.

Esta situación nos demanda tener que exigir a las empresas y colegios, mayor involucración para pacificar el tráfico especialmente en las horas de mayor congestión de entrada y salida del trabajo, y de los colegios e institutos, promoviendo el cumplimiento de protocolos y medidas de seguridad, a la vez que disponer de más infraestructuras para ofrecer alternativas de movilidad segura y sostenible. Al no disponer de una educación/formación vial durante el proceso formativo escolar actualmente, se deberían proponer cursos de concienciación para impartir en empresas (itinere) e institutos, en los que se ofrezca una reeducación, sensibilización, psicología asistencial, etc, para encauzar esta situación y promover una convivencia en las calles con una adecuada disciplina vial.

No podemos enfocar las propuestas de nueva movilidad a dar soluciones a problemas del pasado.

¿Qué sucede cuando se intenta que los ciudadanos usen vehículos más ecológicos y sostenibles?, que se presentan una serie de medidas políticas y económicas para fomentar el uso de vehículos sostenibles o el transporte público, pero no llegan a calar en la ciudadanía. *¿Y esto, en qué me beneficia?. Donde vivo pasa el autobús cada hora y media, no cuadra con los horarios de trabajo, para cumplir requisitos de descuento me tengo que gastar miles de euros que no tengo y que no se si me valdrá la pena a largo plazo, etc.* En una sociedad con una alta capacidad de responder con responsabilidad e implicación social la respuesta sería muy diferente, pero no es nada efectiva cuando se quiere llevar a cabo con la realidad existente, se miran mucho las necesidades, pero no se enfocan ni se adaptan a los usuarios que tienen que llevarlas a cabo.

Al hablar de mejoras y cambios en la movilidad siempre ponemos el foco en países que ya lo llevan a cabo con excelentes resultados, e intentamos crear modelos similares para implantarnos en España, pero no podemos olvidar a quien van dirigidos. Los derechos y libertades, la convivencia, el clima, la historia, en definitiva, la manera de vivir es diferente en cada país, incluso en cada región y dar por hecho que lo que es bueno para los demás también lo es para nosotros es una visión romántica de la realidad. Aquí, desgraciadamente **EL INCUMPLIMIENTO ES LA NORMA**, y cualquier cambio normativo debe basarse en la problemática real que vivimos porque todos los ciudadanos tienen derechos pero conllevan unas obligaciones que debemos asumir e interiorizar hasta normalizarlas.

Tenemos que dar mayor importancia a la transición peatón conductor. Años atrás las figuras participantes en el tráfico estaban muy marcadas y diferenciadas, sin embargo los nuevos métodos para desplazarse nos abre la necesidad de un enfoque más global donde identificar los distintos intervinientes partiendo de la base que todos somos partícipes de una movilidad multifuncional, como peatones y a la vez usuarios de distintos métodos de desplazamiento.

Tenemos en aumento una tipología de usuarios en las vías públicas que se desplazan en bici/patinete, sobretodo patinete, que suben consigo al utilizar la combinación de transporte público y luego de nuevo se desplazan en patinete hasta destino, considerándose en todo momento peatón sin poner casi un solo pie en el suelo durante todo el trayecto, combinando utilización de vehículos por una parte de manera personal (vmp), y por otra de manera colectiva como pasajero (autobús, tren, metro).

VÍAS PÚBLICAS

Al hablar de vías debemos hacerlo, indudablemente, como el lugar donde todos los usuarios confluyen, donde la convivencia es obligatoria y donde irremediamente tienen lugar todos los sucesos relacionados con la circulación y la conducción.

Una mala convivencia desemboca, sin duda, en conflictos, que serían fáciles de resolver si la comunicación vial fuera fluida. Pero la realidad que nos encontramos es bien distinta.

ENFOQUE:

Si damos por válido que la educación vial, la formación y toda la seguridad vial necesitan un cambio sustancial, basado en los principios y arraigando conceptos desde la infancia. Involucrando a toda la sociedad para conseguir que exista una ÉTICA VIAL no podemos obviar que las vías también deben transformarse en un lugar seguro e incluso, acogedor para todos.

Ahora mismo, hablar de calles y carreteras implica hablar de zona hostil. Los avances son escasos y se producen a cuenta gotas y de manera muy dispar entre ciudades o poblaciones.

Incluso algo tan vital como disponer de zonas de espera adecuadas el transporte público son totalmente deficientes, como paradas de autobús sin asiento, sin marquesina, expuestos a frío, lluvia, etc. No solo importa el trayecto, si queremos que su uso sea cívico y adecuado es imprescindible que sea pensado para quien lo va a utilizar.

La convivencia entre peatones, VMP, vehículos de motor, es realmente complicada si tenemos en cuenta todos los factores anteriormente expuestos y le añadimos al cóctel unas vías en mal estado o poco prácticas, con pocas separaciones entre las diferentes zonas y por supuesto con una señalización muy deficiente.

PROPUESTA:

Exigimos a los ciudadanos que se comporten de manera cívica y con respeto, buscamos soluciones para fomentar el conocimiento y el buen comportamiento en pro de la convivencia vial pero perdemos la credibilidad totalmente si en las vías solo encuentran caos y dejadez.

Por lo que se hace totalmente necesario tomar las siguientes medidas:

- Acuerdos con ayuntamientos y comunidades para unificar criterios de señalización, evitando señales incomprensibles y únicas que están fuera del código de circulación.
- Mantenimiento exhaustivo y constante de las vías, incluyendo el repintado cada vez que sea necesario.
- Señalización adecuada y adaptada a edades escolares, tanto para señalar caminos escolares como zonas frecuentadas por menores.
- Adaptar las vías con premura priorizando la seguridad de los peatones y separándolos físicamente del resto de vehículos, especialmente VMP.
- Dotar a la DGT de potestad para exigir y sancionar al titular de la vía si no cumple con su responsabilidad de señalizar acorde al reglamento, y reseñalizar para evitar zonas de riesgo.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Por otra parte, debemos tener muy en cuenta que las vías deben adecuarse para conseguir que la movilidad sea sostenible y segura.

Conseguir una movilidad LIMPIA, poco contaminante y segura para todos los usuarios, especialmente para los más vulnerables, es uno de los principales objetivos a conseguir.

Enfocar la movilidad dentro de la formación no solo hablando de medidas y sistemas anticontaminantes colectivos, sino también crear un modo de vida más sostenible que debe interiorizarse y normalizarse en el día a día.

Enfoque sanitario

Aunque los datos sobre la contaminación atmosférica son alarmantes, nadie se siente responsable de ello y es imprescindible trabajar para concienciar a la sociedad de qué podemos hacer cada uno de nosotros para reducir las muertes producidas por el consumo excesivo de los recursos, que por otra parte, no son infinitos.

Efectos sobre la salud

La **principal fuente de contaminación** en las áreas urbanas, donde vive la mayor parte de la población, es el tráfico motorizado.

Según un informe elaborado por el **Observatorio de la Sostenibilidad en España, en 2007**, los costes económicos referentes a la salud eran de “al menos 16.839 millones de euros aunque, según las estimaciones realizadas, la cifra podría llegar hasta cerca los 46.000 millones”.

Contaminación atmosférica: alrededor de 30.000 personas murieron en España por contaminación atmosférica en 2019, según el último informe de calidad del aire de la ONG conservacionista Ecologista en Acción.

Según el estudio presentado el día 19/10/2020, sobre la calidad del aire de la agencia de salud pública de barcelona (ASPB), la contaminación causa 1.000 muertes anuales, (7% de las muertes naturales) causante directa del 33% de los casos de asma infantil (525 nuevos casos al año) y 11% cancer de pulmon, y 35% de los ciudadanos expuestos a índices superiores de nivel recomendado por la OMS.

“Respirar aire limpio y sin riesgos para la salud es un derecho inalienable de todo ser humano” Informe Calidad del Aire 2019, Ecologistas en Acción

Enfoque para una movilidad sostenible

A día de hoy se dedica el 60% del espacio público al vehículo particular, algo que en la nueva movilidad es totalmente insostenible, sobre todo si partimos de la base que es un espacio a compartir cada vez por más usuarios con características diferentes.

La accidentalidad de los vehículos más vulnerables (vehículos de dos ruedas, bicicletas, VMP) ha aumentado considerablemente en los últimos años pero las soluciones al problema no llegan con la misma rapidez que las consecuencias de dichos accidentes. Las medidas preventivas son primordiales y deben ser la primera opción a valorar, el gasto que conllevan siempre será menor que el coste de vidas perdidas.

A pesar de los numerosos esfuerzos realizados, no se consiguen los objetivos de la Unión Europea, visión cero accidentes, lucha contra el cambio climático y los efectos nocivos derivados de la movilidad. Lo que nos lleva a pensar si realmente estamos tomando las decisiones acertadas en cuanto a la formación y concienciación en general de la sociedad.

PROPUESTAS

Así pues, toda remodelación de las vías, mejoras y cambios deben ir enfocados a paquetes de medidas globales, que incluyan la sostenibilidad y la seguridad como el epicentro del cambio, consiguiendo así que nuestras vías sean un modelo a seguir y el punto de partida para una nueva movilidad en la que se prime la salud y la convivencia.



Si reducimos el uso del coche y la moto en distancias inferiores a 3 km., se conseguiría un ahorro energético del 60% y una reducción importante de la accidentalidad en vías urbanas,

del mismo modo que la reducción de la velocidad en los núcleos más peatonales, controlando y valorando dichas medidas a lo largo del tiempo.

Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres embarazadas, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

EDUCACIÓN Y MOVILIDAD

Para poder evolucionar hacia un modelo de Seguridad Vial ejemplar y adaptado a las nuevas necesidades sociales, necesitamos dirigir nuestro esfuerzo hacia la concienciación con una formación integrada desde edades tempranas y de forma prolongada en el tiempo, encaminado hacia un mayor bienestar colectivo.

Todos los sistemas educativos y formativos, evolucionan y se adaptan de forma progresiva a los cambios evolutivos de la sociedad, sin embargo, en la formación vial el único proceso de formación que se realiza es en las autoescuelas, que dicho sea de paso la mayoría de los alumnos ni siquiera pisan, realizando únicamente test, o preparándose por libre a través de internet.

- ¿Cuántos cambios se han implementado en el ámbito de la formación y la obtención de los permisos desde que se creó el sistema?
- ¿Hemos realizado estudios profundos sobre si el sistema actual es el óptimo y si está adaptado a los cambios que han surgido con las nuevas generaciones?
- ¿Estamos preparados para facilitar a los usuarios de las vías públicas herramientas que contribuyan a un mayor bienestar colectivo?
- ¿Está predispuesto el sistema político y el gobierno para dar respuesta a la necesidad de cambio inmediato?
- ¿Somos conscientes de que el sistema actual tiene algunas carencias que podrían ser subsanadas con relativo poco esfuerzo?

No podemos pretender que la conducta de la sociedad en relación a la movilidad sea ejemplar, si introducimos unos cuantos conceptos cuando obtienen su primer permiso en el mejor de los casos, teniendo en cuenta cómo se realiza, y que hay personas que nunca obtendrán el permiso por lo tanto, ninguna formación.

Optar por modelos de formación Low Cost, permitiendo que la obtención de un permiso de conducir no tenga ningún valor y que lo más importante sea gastar los menos posible sin

pensar en la responsabilidad que conlleva manejar cualquier vehículo, es una grave irresponsabilidad.

ENFOQUE:

Tenemos el ejemplo de Suecia, líder internacional en el ámbito de la Seguridad Vial, que en 1997 **aprobó un proyecto de Ley de Seguridad Vial, el cual introdujo la Visión Cero en la legislación sueca**. Cuando Visión Cero se lanzó por primera vez, Suecia registró siete accidentes de tráfico mortales por cada 100.000 habitantes; hoy en día, teniendo en cuenta el aumento significativo en el volumen de tráfico, ese número es inferior a tres.

Claes Tingvall profesor universitario y director de Seguridad Vial de la Swedish National Road Administration fue el impulsor de Visión Cero, programa que, como hemos visto, logró una reducción significativa en el número de fallecidos y accidentes.

En Suecia **la Educación Vial es una prioridad absoluta**. Es una asignatura obligatoria presente en todos los niveles de enseñanza básica de cualquier escolar. Cada escuela tiene su Consejo de Seguridad Vial donde participan autoridades locales, formadores, alumnos y familias, implicando a todos los miembros de la comunidad. El programa incluye formación teórica y práctica e insiste en la formación continuada más allá de la obtención del permiso, con cursos de percepción del riesgo y con formación regular cada diez años para actualizar conocimientos.

PROPUESTA:

Debemos contemplar como obligatoria la formación desde edades tempranas para iniciar el cambio social e integrar valores, conceptos, información y aptitudes apropiadas para el uso de las vías públicas tanto como peatones, usuarios de vehículos de movilidad personal o futuros conductores de cualquier tipo de vehículo.

Introducir la educación y formación vial escolar:

Obligatoria de manera reglada desde la educación infantil hasta terminar la ESO, facilitando que los alumnos en su etapa escolar desde primaria P-3, reciban de manera vinculada a la asignatura su tarjeta personalizada acreditativa de transporte y movilidad escolar.

Educación Infantil.

- Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa.
- La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, asignatura de educación para la ciudadanía. (art.17 .n) y en su artículo 6.2, establece que corresponde al Gobierno fijar las enseñanzas mínimas, por medio, en este caso, del REAL DECRETO 1630/2006, de 29 de diciembre.

Educación Primaria.

- Real Decreto 126/2014, de 28 de febrero, detallando de forma explícita en el objetivo -n- de la Educación Primaria: *“Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.”*

Educación Secundaria Obligatoria.

- Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre
- Real Decreto 1631/2006, de 29 de diciembre

La educación vial en la enseñanza obligatoria aprobada mediante la Ley orgánica 2/2006, de 3 de mayo, a través de la asignatura de educación para la ciudadanía. (art.17 .n), Real Decreto 1513/2006, de 7 de Diciembre. Introducida en el sistema educativo de la L.O.G.S.E., idea que viene de lejos en la legislación española, ya que desde la publicación del Código de la Circulación, en el año 1934, en su artículo 7º, ya aparecía prescrita la obligatoriedad de impartir enseñanzas, por los centros escolares, sobre normas de circulación y se daban instrucciones y consejos de prudencia en relación con el tráfico.

Decreto de 25 de septiembre de 1934, por el que se aprueba el Código de la Circulación

CONOCIMIENTO DEL CÓDIGO

Artículo 6

Los Centros y Servicios civiles y militares del Estado, Regiones, Provincias y Municipios, sin excepción, adoptarán las oportunas medidas para que los conductores de toda clase de vehículos o de animales que de ellos dependan, conozcan las reglas generales de la circulación, las especiales concernientes al servicio que les está encomendado, y cumplan estrictamente los preceptos del presente Código.

Dictarán, asimismo, las órdenes convenientes para que en los vehículos que tienen a su servicio se llenen en todo momento, y con absoluta fidelidad, los requisitos y condiciones preceptuados por este Código.

ESCUELAS

Artículo 7

El profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. El Ministerio de Instrucción Pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto.

-(La normativa vigente en educación, Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la Mejora de la Calidad Educativa (LOMCE), (MAIN) con arreglo al Real Decreto 931/2017, de 3 de julio

-Real Decreto 126/2014 de 28 de Febrero por lo que se establece el currículo básico de la Educación Primaria

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-2222-consolidado.pdf>

Tarjeta acreditativa transporte y movilidad escolar:

Se trata de que en toda la fase de la educación primaria, los niños reciban información adaptada a cada edad, de cómo tienen que actuar, en caso de excursiones, traslados escolares en autocar, etc. Como bajar del autocar, como circular y por donde. Hacerse ver con chalecos reflectantes. Cómo actuar en caso de extraviarse, a quién dirigirse y cómo hacerlo, etc.

Les permita el acceso al transporte público de manera gratuita hasta los 12 años y descuento del 50% del importe hasta los 16 años, de manera que sean conscientes que la seguridad vial no es solamente una asignatura que estudian en el colegio, sino que forma parte de la movilidad segura y sostenible de su vida cotidiana, fomentando el transporte público como medida también para el futuro.

Esta misma tarjeta (tras el curso escolar y la asignatura aprobada) les puede convalidar los conocimientos teóricos en las fases de edad correspondientes para realizar las prácticas en los centros de enseñanza de conducción, centros autorizados, y acceder al examen práctico de vehículos de movilidad personal (bicicleta, patinete, etc..)

Camino escolar:

Los centros escolares deben de tener protocolos de indumentaria visible, señalización y movilidad cuando salen de excursiones, extraescolares, etc..

Los centros facilitarán un tríptico o similar a los padres/tutores, madres/tutoras, con los protocolos y recordatorios de actuación en las vías públicas que los menores deben llevar a cabo de camino al colegio.

Hasta empezar los estudios de secundaria, se incluirá en la demanda del material escolar un peto o chaleco reflectante que el menor deberá llevar puesto de camino al colegio, y acceder a las instalaciones. (se pueden utilizar distintos colores para diferenciar las edades o cursos de manera homogénea en todos los centros).

Sería conveniente señalizar rutas escolares y adaptar algunas señales para los menores, a la vez que introducir señalizaciones específicas en transportes públicos, adaptadas y dirigidas a los más pequeños, haciéndoles partícipes de la movilidad.

Entendemos que lo más acertado es que en el periodo inicial (infantil y primaria), sea el profesorado escolar (tras realizar un curso de formación vial), quien imparta la asignatura de los conceptos básicos y esenciales, siendo posteriormente en secundaria el formador vial (previo curso pedagógico) quien tome el relevo con la idea de introducir aspectos más técnicos transmitiendo valores de movilidad y de concienciación vial.

Con la educación y formación vial escolar, contenemos la siniestralidad desde una doble vertiente.

1. Introducimos la seguridad vial en los hogares a través de los niños/as de manera cotidiana, normalizando las medidas de movilidad reeducando e implicando a los padres. **(Ilegamos de forma indirecta a los conductores actuales)**
2. Se puede concienciar y tratar factores de riesgo desde edades tempranas antes de que se generen malos hábitos, que se trasladan a la conducción y luego cuestan mucho de contener. Como la Nomofobia (miedo irracional a permanecer un intervalo sin el teléfono móvil) según el Instituto Psicológico Desconecta, 8 de cada 10 españoles lo sufren. Alcohol, velocidad, distracciones. **(futuros conductores)**

Con la educación y formación vial escolar enseñamos a utilizar, compartir y circular por las vías públicas a peatones, a vmp, a usar el transporte público, hacia una movilidad con menor riesgo y mejorando la calidad de acceso a la circulación en vehículos de los futuros conductores.

Debemos tener en cuenta que las tecnologías avanzan a pasos agigantados, especialmente en la época de pandemia que nos a tocado vivir, y los vehículos no son una excepción. En breve nos encontraremos con vehículos autónomos y tenemos que estar preparados a la nueva demanda de movilidad que surja, y si los vehículos van solos, tenemos que tener cubiertas todas las facetas de movilidad que no se efectúan en vehículo, por tanto la formación escolar será más necesaria que nunca si las autoescuelas desaparecen.

Por una parte tenemos una formación teórica que se irá asimilando durante toda la vida académica, los jóvenes acabarán sus estudios preparados para afrontar la parte práctica , el manejo de vehículos de motor. Hoy en día esta parte de la enseñanza está formada por un sistema de hace 60 años, totalmente contaminado por unas empresas que hace muchos años dejaron de lado la seguridad vial.

La parte práctica debería tener una duración determinada mínima, igual que la mayoría de autorizaciones administrativas, tómease como ejemplo el carnet de instalador de gas, tiene sus horas lectivas, que son controladas y firmadas. Con mucho más motivo debería realizarse con la obtención del permiso de conducir. Un curso regulado por la administración, con una programación clara que abarque todas las situaciones a las que en el futuro, cualquier conductor se enfrentará.

En ese momento, y no antes, se podría hablar de compaginar con la conducción acompañada, haciendo que cuando el nuevo conductor se tenga que enfrentar a la carretera por primera vez, pueda hacerlo con solvencia. Este sistema además haría que a las personas que actualmente conducen sin permiso, porque les enseñan a conducir parientes o amigos, no les merezca la pena hacerlo, ya que van a tener que dar las horas de prácticas reglamentarias de igual forma.

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y MOVILIDAD REDUCIDA

PATINETES ELECTRICOS

(monociclos eléctricos, hoverboard, segway, skate eléctrico, etc.)

Nos encontramos frente a una nueva moda de transporte personal con un escenario de movilidad creciente, especialmente en la actual situación de crisis por el Coronavirus. Desde la propia administración se ha recomendado recientemente, que se use el transporte privado, personal e individual para evitar masificaciones en transportes públicos y evitar riesgo de contagio de la Covid-19.

Está claro que debemos **promover el uso de vehículos de movilidad personal y sostenible con un claro compromiso con la lucha contra el cambio climático**, sin embargo, desde la administración se promueve el transporte sostenible con una normativa insuficiente y poco clarificadora en referencia a si un VMP es o no apto para circular por las vías públicas, al igual que los aparatos o artilugios que no son VMP, sin un espacio público suficiente que facilite su uso, con diseños de distribución de espacios de escasa uniformidad y sin una formación adecuada de los usuarios sobre la forma adecuada de desplazarse y compartir las vías teniendo en cuenta que una gran mayoría no disponen aún de permiso de conducir.

El Sr. Bartolomé Vargas, fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial, desveló unos datos un tanto preocupantes, ya que estos vehículos atropellaron a 203 peatones en 44 ciudades españolas durante 2018 y se vieron implicados en 273 accidentes de tráfico, además de haber estado presentes en 2.330 infracciones administrativas sólo en la ciudad de Barcelona. A esto hay que añadir la muerte de cinco personas por culpa, de una u otra forma, de este tipo de movilidad.

Cabe destacar que la mayor parte de estos accidentes son causa directa de la falta de concienciación y formación de los usuarios de VMP, como pérdida de control del vehículo, impactos sobre personas, caídas, atropellos a peatones, impactos contra otros vehículos; además su uso está originando que las personas con problemas de movilidad y discapacidad no se percaten de su presencia y no puedan evitarlos.

Este novedoso medio de transporte urbano, está generando todo tipo de accidentes incluso mortales. Ante el continuo bombardeo de quejas de la ciudadanía, hasta el mismo Defensor del pueblo insta a una regulación de los patinetes eléctricos.

A fecha 4 de diciembre de 2019, la Dirección General de Tráfico ha publicado una instrucción transitoria, (INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre 2019), previa fase de una regulación formal para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), en la que establece una serie de criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos. Actualmente está en fase de tramitación hasta que se publique la normativa que va en la misma línea de lo que se está debatiendo en la Unión Europea.

ENFOQUE:

En muchos países de la Unión Europea, ante las devastadoras estadísticas de accidentalidad y del gran incremento de su uso, han acelerado su regulación, y ya existe una regulación armonizada para el uso de VMP que coincide a grandes rasgos con las propuestas de la DGT.

Aunque la reglamentación europea establece una serie de obligaciones a los importadores y distribuidores de vehículos que deben facilitar la documentación exigida, las instrucciones y la información relativa a la seguridad del vehículo, a la vez que dentro del Reglamento UE nº 168/2013, requieren autorización administrativa para circular, autorización para conducir y seguro obligatorio.

El exponencial uso de VMP y su alta siniestralidad a pesar de ser un tipo de vehículos relativamente novedosos, hace que sea de **vital importancia que España legisle su uso, no quedándonos atrás, en pro del desarrollo de innovación de un plan de choque a la altura que merece la siniestralidad vial.**

PROPUESTA:

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) patinetes, segways, aerotablas serán tratados como vehículos, y las siguientes reglas se aplican a todos los vehículos independientemente del tipo de patinete eléctrico que sea:

- Tener conocimientos suficientes de cómo y por donde circular y desplazarse adquiridos en la formación escolar reflejado en la tarjeta personal de movilidad.
- Realizar curso práctico con el VMP en instalaciones de circuito vial.
- Utilizar chaleco reflectante con el número de Licencia y matrícula de manera visible en la parte posterior.
- Deben tener frenos y un timbre.
- Deben estar equipados con luces delanteras, traseras y reflectores.
- Necesitarán un seguro especial obligatorio con una pegatina identificativa.
- Se le exige que use casco.
- Límite de velocidad.

En referencia a las velocidades máximas en función de los W, y áreas de uso con mucho tráfico peatonal para zonas compartidas y delimitadas, quedamos a la espera de las propuestas recogidas en la nueva normativa, así como las zonas destinadas a su uso en la

que se recomienda que no sea ni en aceras ni zonas peatonales, salvo que estén claramente señalizadas y delimitadas físicamente.

La nueva ley puede disponer de un período de prueba de 24 meses después del cual los alcaldes informarán al Ministerio, Secretaria técnica u organismo acordado sobre el buen funcionamiento de la ley.

CICLOS Y BICICLETAS

El uso de la bicicleta en España a pesar de tener un clima más favorable y estable durante todo el año, es menor si lo comparamos con el resto de Europa, y a pesar de ello y sin los datos de 2019 y parte del 2020, en los que claramente ha aumentado su uso, las estadísticas son alarmantes:

Fallecidos en Bicicleta

AÑO	VÍA URBANA	VÍA INTERURBANA	TOTAL
2015	10	48	58
2016	27	40	67
2017	29	49	78
2018	15	43	58

(fuente portal estadístico DGT)

Heridos en bicicleta hospitalizados

AÑO	VÍA URBANA	VÍA INTERURBANA	TOTAL
2015	330	322	652
2016	380	356	736
2017	356	338	694
2018	324	296	620

(fuente portal estadístico DGT)

Heridos en bicicleta no hospitalizados

AÑO	VÍA URBANA	VÍA INTERURBANA	TOTAL
2015	4.470	1.803	6.273
2016	4.852	1.789	6.641
2017	5.001	2.074	7.075
2018	4.671	1.962	6.633

(Fuente portal estadístico DGT)

Entre 2010 y 2018 fallecieron 19.450 ciclistas en las carreteras de la Unión Europea. El 83% de esas muertes fueron consecuencia del impacto contra vehículos de motor. Fuente: ETSC, (European Transport Safety Council).

REFLEXIÓN :

Tenemos el reto, la obligación moral, política y social de adaptarnos a los desafíos demográficos, medioambientales y de salud pública actuales.

El uso de la bicicleta está aumentando de igual forma que el resto de VMP. No podemos fomentar el uso de medios de transporte sostenible sin contar con una estrategia radical que de respuesta inmediata a una sociedad a la que se le exige compromiso con una movilidad segura, sostenible y activa pero no se le facilita su aplicación.

Para ser eficaces en el objetivo de garantizar una movilidad segura y saludable, tenemos que diferenciar claramente que no es lo mismo hablar de las bicicletas que de los ciclistas.

Para dar respuesta a este binomio que parece inseparable de ciclista/bicicleta, vamos a tratar el tema desde la perspectiva de la reglamentación del vehículo, "la bicicleta", de manera socialmente útil, con la visión de tener al ciudadano en el centro del sistema de desplazamientos, ya que el objetivo no es desplazar vehículos sino personas.

ENFOQUE:

Desactivar este binomio bicicleta/ciclista, es la clave para una correcta toma de decisiones, sin embargo tenemos distintos actores y escenarios posibles que deben quedar claramente organizados en tres grandes bloques que permitan entender las pautas de movilidad.

- Bloque 1: Movilidad.

En este bloque tenemos los usuarios de bicicletas que hacen uso de las vías públicas, para realizar desplazamientos bajo el principio de la movilidad sostenible y limpia, por necesidad ante la falta de permiso de conducir o de vehículo, carencia de transporte público,

incompatibilidad horaria, cercanía al destino, o simplemente como método de transporte cómodo y económico para ir a trabajar, a estudiar, etc..

Esta circunstancia se da tanto en grandes ciudades como en zonas comunicadas de poblaciones rurales, sin embargo en el extrarradio de grandes urbes no ofrece las mismas facilidades ni estructuras adaptadas.

En todo caso tiene la finalidad de uso para desplazarse bajo los principios de movilidad, y si potenciamos su uso, deben disponer de medidas y espacios seguros tanto para ellos, como para el resto de usuarios con quien comparten las vías públicas, y eso incluye conocimientos de la normativa de tráfico.

- Bloque 2: Actividad.

En este punto encontramos un gran número de usuarios, que principalmente utilizan este tipo de vehículos en vías interurbanas para un uso lúdico/deportivo.

Entendemos que no tienen espacios específicos donde desempeñar su actividad, sin embargo las vías públicas no son el lugar adecuado para realizar esta actividad sin autorización expresa, más teniendo en cuenta que su presencia, y sus imprudencias, condicionan de manera peligrosa la integridad del resto de usuarios de las vías y sus propias vidas.

Por sí mismo la presencia de estos deportistas en bicicleta ya suponen un obstáculo para el resto de vehículos, especialmente para los vehículos de mayores dimensiones y tonelaje como camiones y autobuses, situación que se agrava con sus constantes imprudencias e incumplimiento de las normas, en las que se da la situación que en un recorrido de 3 km, tengas que adelantar más de una vez al mismo ciclista.

La diferencia de velocidad respecto al resto de vehículos, especialmente en pendientes ascendentes, y carreteras secundarias de poca visibilidad, hace aún más peligroso su presencia en las vías públicas.

- Bloque 3: Edad.

En este punto nos encontramos que tenemos en las vías públicas conductores de bicicletas que no tienen ningún conocimiento de las normas de tráfico, independientemente de que su uso de las vías públicas sea por cualquiera de los dos bloques anteriores.

PROPUESTA:

Los Ciclos y Bicicletas, al igual que los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) patinetes, segways, aerotablas serán tratados como vehículos, y las siguientes reglas se aplican a todos los vehículos:

- Tener conocimientos suficientes de cómo y por donde circular y desplazarse adquiridos en la formación escolar reflejado en la tarjeta personal de movilidad.

- Realizar curso práctico con la Bicicleta en instalaciones de circuito vial.
- Utilizar chaleco reflectante con el número de Licencia y matrícula de manera visible en la parte posterior.
- Deben tener espejo izquierdo y un timbre.
- Deben estar equipados con luces delanteras, traseras y reflectores.
- Necesitarán un seguro especial obligatorio con una pegatina identificativa.
- Se le exige que use casco.
- Impuesto de circulación y restricción en vías consideradas de riesgo su utilización en bicicleta.
- Infraestructuras seguras, reconfigurar el espacio público con la creación de una red ciclista interconectada para que este tipo de movilidad sea una alternativa real de desplazamiento con señalización adecuada informativa.
- Reglamentación específica dirigida a este tipo de vehículos, que incluya sensibilización, factores de riesgo....
- Crear un Consejo de Seguridad Vial Escolar, que supervise la movilidad escolar y la formación, interlocutor con la administración y autoridades locales para proteger a los más vulnerables.

Debemos contemplar, que tanto en las bicicletas como patinetes, se realiza un uso básicamente particular, y que se llevan carpetas, carteras, etc, al igual que al ser un vehículo utilitario de movilidad se aprovecha el trayecto para realizar alguna compra para el hogar y demás. Creemos que debemos anticiparnos a esta problemática, definiendo dónde y de qué manera se deben transportar estas compras para que no se hagan de cualquier manera. Este último punto dispone ya de modelos de referencia para este tipo de vehículo que se usa de manera comercial para realizar transportes de paquetería, mensajería y servicios a domicilio. En el caso de los patinetes creemos oportuno que también se realice una regulación en el transporte de bultos teniendo en cuenta que ya se está realizando de manera natural al igual que el desplazamiento con dos personas.

Sería recomendable hablar de manera específica de estos vehículos en los reglamentos, y no como un vehículo más. El hecho de reglamentar su uso de manera específica, junto con un régimen sancionador específico, adecuado a las necesidades del vehículo en cuestión, y facilitar la necesaria implicación de asociaciones de ciclistas para colaborar en el objetivo de pacificación del tráfico para que bicicletas, VMP, peatones y resto de usuarios puedan compartir el espacio público con seguridad.

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Cuando hablamos de movilidad no podemos pasar por alto los vehículos de movilidad reducida, (sillas de ruedas eléctricas, scooters para discapacitados o bicicletas adaptadas) y las adaptaciones necesarias para que puedan compartir las vías con el resto de usuarios, de manera segura.

Precisamente cuando hablamos de usuarios vulnerables, estos son, precisamente, los grandes damnificados por las características y deficiencias de las vías desde hace años, y

ahora tenemos la oportunidad y el deber de incluirlos en las nuevas adaptaciones de los espacios públicos compartidos.

FORMACIÓN VIAL

Si realizamos un resumen de las medidas en la actualidad sobre formación vial la respuesta es muy concreta, INEXISTENTE.

Parece una afirmación muy dura , pero lo realmente duro es que es la realidad.

Actualmente no se lleva a cabo formación hasta que los aspirantes al permiso de conducir acuden a la autoescuela, sin embargo ni eso es obligatorio.

La mayoría de los siniestros son causados por factores de riesgo y no por manejo del vehículo, sin embargo no disponemos de un proyecto preventivo/educativo para garantizar la movilidad de manera segura, teniendo que realizar a posteriori cursos de reeducación a los conductores sobre los factores de riesgo.

La sociedad actual, es la principal causante de las fatídicas estadísticas sobre la alta siniestralidad y no por ello la de mayor responsabilidad, y por ello necesitamos un cambio de mentalidad a nivel global. Resulta inevitable hacer referencia a la Ley Antitabaco como ejemplo de cambio de comportamiento social.

Culturalmente el tabaco formaba parte indiscutible de la sociedad, la publicidad, se fumaba en centros médicos, colegios, cines, teatros, aviones, cualquier transporte público, etc. Esta Ley en un principio tuvo un gran rechazo social y fue un proceso que tardó relativamente pocos años en ser aceptado e integrado como algo totalmente normalizado e incluso positivo para los mismos fumadores.

En la actualidad es impensable para cualquier ciudadano en general salvo excepciones contadas, fumar en un hospital, teatro, etc. Como resultado de esa Ley nos encontramos con mayoría de jóvenes que tienen absoluto rechazo hacia el tabaco y sin duda ha sido gracias a un cambio en la Ley, regulación de publicidad, aumento de precio, y sobretodo a una mayor concienciación e información (educación).

Desde este punto de vista, plantearnos un cambio de este tipo en cuanto a lo que Movilidad y Seguridad Vial se refiere no resultaría tan difícil. Está claro que a través de los estímulos adecuados se puede cambiar a grandes rasgos las conductas de las personas.

Sin duda la sociedad necesita que se establezcan los valores apropiados para ser cumplidos y conseguir que se identifiquen con el objetivo que se pretende de forma general para poder integrarlos como algo totalmente normalizado. Este tipo de cambios sociales, no se producen si nos limitamos a multar a los conductores, y dejar que los futuros conductores superen un examen tipo test por memorización/repetición, sin recibir formación ni abordar debidamente los factores de riesgo, y el cambio de actitud es necesario iniciarlo cuanto antes para que esta pandemia de la siniestralidad vial empiece a remitir.

La formación en materia de Seguridad Vial tiene la obligación de modernizarse y ajustarse a la realidad. Necesitamos reestructurar y desarrollar nuevas fórmulas para mejorar los resultados actuales.

Cuando hablamos de formación vial, parece que NADIE ES RESPONSABLE, ..Y TODOS LO SOMOS.

ENFOQUE:

Cuando hablamos de formación vial, no nos referimos únicamente a teórica para los nuevos conductores, sino para todos los usuarios de la vía, incluyendo también a los conductores.

SI NO CAMBIAMOS NADA, NADA CAMBIARÁ.

Para reducir los siniestros viales, sería necesario actuar desde la prevención, concienciar a los niños en los colegios de los beneficios de una movilidad pacífica, y las consecuencias que tiene el no respetar la normativa en seguridad vial.

Por otro lado sería interesante impartir cursos de concienciación, y enseñar tanto a los futuros como a los actuales conductores a gestionar sus emociones, pues un 40% de accidentes son debido a distracciones, así como saber aplicar primeros auxilios psicológicos a las personas afectadas por el siniestro con la finalidad de disminuir o eliminar secuelas psicológicas que pudieran tener en el futuro, y mostrar a los conductores que un accidente no afecta únicamente al dañado o fallecido, sino que supone un cambio radical de vida personal y socialmente.

Cuando tratamos el tema de la accidentalidad con profesionales de la salud y técnicos de emergencias sanitarias, queda evidenciada la falta de concienciación de la población y la necesidad de tomar medidas ante la actitud evasiva del famoso: *“a mi no me va a pasar”*, y así es hasta que te pasa.

En el momento que esto sucede nadie está preparado ni profesional, ni emocional ni psicológicamente, y la impresión del momento no es ni la sangre, ni las heridas graves, o las mutilaciones, sino los gritos desgarradores de los padres cuando llegan al hospital y les dicen que su hijo ha fallecido en el accidente de tráfico.

Los padres se acostaban con un hijo, y se levantaban con un ataúd y mil sueños rotos.

La poca incidencia en la educación y la formación en la actualidad, nos demanda cubrir esa carencia desde distintos ángulos y perspectivas, en las que deben estar las nuevas tecnologías, pues el desconocimiento de estas no contribuye a disminuir los siniestros ni la contaminación.

En cualquier propuesta formativa, educativa y laboral se destina el mayor espacio de tiempo a introducir todos los aspectos teóricos necesarios, sin embargo en la iniciación a la

movilidad, y a la propia obtención del permiso de conducir la información y formación al respecto no está contemplada.

PROPUESTA:

A la vez que tomamos las riendas de la educación vial en las escuelas tenemos que dar cobertura a las necesidades actuales a corto plazo, dando mayor relevancia a la parte teórica, y modificar la trayectoria actual de los aspirantes a los permisos.

CÓMO INICIAR EL CAMBIO

Los cambios sociales o en la normativa normalmente vienen acompañados de reticencias y de oposición. Nos encontramos frente un problema que va más allá de un simple cambio ya que requiere la implicación de varias entidades políticas, sociales, educativas, empresariales. Por lo que hablar de un cambio radical e inmediato resulta un objetivo difícil de alcanzar. Por ello, creemos que esta transición debe ser progresiva con la finalidad de garantizar que las estrategias aplicadas vayan adaptándose exitosamente a los tiempos que requiere cada paso. En primer lugar debemos tener claro qué es lo que queremos y en segundo lugar saber con qué recursos contamos.

1. **Expediente de examen:** Tener expediente para un solo examen, que se puede mantener abierto mientras el proceso es de examen apto. La opción de tener oportunidades invita a utilizar una de ellas de manera poco eficiente.
2. **Formación obligatoria por fases:** Realizar una teórica obligatoria debidamente reglada, con dos partes diferenciadas en la que de manera integral se prepare al aspirante tanto en conocimientos como en aptitudes, sacando el máximo partido a la estancia en el aula utilizando los recursos tecnológicos de los que disponemos. En numerosos cursos teóricos, viene recogida una parte práctica que complementa la formación. (ejemplo curso de MMPP. ADR)

Fase 1. TEÓRICA: Horas obligatorias de formación con temario oficial de la DGT, donde se recogen todos los aspectos cognitivos necesarios en referencia a la reglamentación, normas y señales, seguridad vial, etc, cubriendo todos los aspectos necesarios que actualmente vienen recogidos en el reglamento.

Fase 2 SENSIBILIZACIÓN: Parte indispensable de concienciación de lo que supone aprobar el examen y manejar un vehículo en las vías públicas, tratando de manera directa los factores de riesgo, cerrando esta parte con la

presencia de un testimonio del mismo modo que se realiza en los cursos de recuperación de puntos.

Fase 3 COMPRENSIÓN: En este apartado la visualización de vídeos y situaciones reales del tráfico a través de las nuevas tecnologías (simulador, realidad virtual, etc.), ayudaría a interpretar circunstancias del tráfico, función de la señalización, prevenir conductas, etc, reforzando y dando mayor sentido y comprensión, tanto a los conocimientos adquiridos como a las fatalidades de los factores de riesgo llevados al volante.

Fase 4 INTRODUCCIÓN AL TRÁFICO: Las horas dedicadas en el simulador nos da la posibilidad de experimentar en primera persona el primer contacto con el vehículo, su puesta en marcha en las vías públicas, y complementar la posterior parte práctica en el vehículo en aspectos que no disponemos. Esto nos permite generar automatismos en el alumnado, trabajar aspectos concretos indistintamente de la zona o ciudad donde se efectúe, introducir condiciones de tráfico, vías, y climatológicas que quizás no se dan en la realización de las posteriores prácticas, produciendo menos contaminación y reduciendo tanto la congestión como el número de prácticas a realizar.

3. **Formación práctica:** Tras enseñar a manejar los mandos de un vehículo a través de un simulador, y tener nociones del flujo circulatorio, permite destinar las prácticas a mejorar la observación, anticipación y manejo del vehículo. Realizar km obligatorios en distintas vías y condiciones, pudiendo realizarse un porcentaje de ellos con simulador, siendo obligatorio registrarlos a través del tacógrafo o sistema de registro para acceder a un simulacro.
4. **Simulacro certificado previo a examen:** Presentar por parte del centro formativo el resultado del simulacro previo a examen, realizado con el vehículo o simulador, y ofrecer mayor garantía de resultados positivos.

La implicación y supervisión por parte de la administración en este punto es imprescindible para facilitar el cumplimiento de dichas condiciones y no fomentar la mala praxis que con los años está degradando el sector al mismo ritmo que el alumno pierde el interés por la formación y aumenta la siniestralidad en las vías públicas.

EXÁMENES

Actualmente nos encontramos que el examen es el punto neurálgico del actual sistema del permiso de conducir, y la parte final del proceso de formación hacia la obtención del permiso de conducir y la posterior conducción segura.

La administración no tiene control, ni una propuesta formativa previa al acceso al examen. Las autoescuelas encargadas de la formación, están enfocadas como empresa de servicios para complacer a sus clientes a subir a examen, con la mirada puesta en sustentar su negocio como premisa principal y utilizar las herramientas que disponen básicamente hacia el examen de circulación.

Los alumnos solo quieren el carnet, y para eso tienen que realizar el trámite de aprobar el examen, que ni siquiera piensan que sirva para algo teniendo como referencia los conductores actuales.

Cuando hablamos de exámenes nos referimos a todos los exámenes, sin embargo cuando se menciona la palabra examen, lo primero que viene a la cabeza es el práctico de circulación, como si lo demás no importara.

Si analizamos detenidamente las estadísticas es fácil deducir que el sistema actual tiene carencias estructurales que inciden de forma nefasta en los resultados. Haciendo que **la formación vial sea el único sector educativo en el que la norma general sea el NO APTO.**

TIPO_EXAMEN	MIEMBRO_PERMISO NUM_APTOS	NUM_APTOS_1conv	NUM_APTOS_2conv	NUM_APTOS_3conv	NUM_APTOS_5_o_mas_conv	NUM_NO_APTOS
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	4	2	0	2	0	9
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	5	3	1	1	0	6
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	5	1	0	3	1	11
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	8	4	2	2	0	16
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	1	1	0	0	0	1
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	3	2	0	1	0	8
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	5	4	1	0	0	6
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	3	0	1	2	0	10
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	9	6	2	0	1	13
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	12	7	4	1	0	17
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	7	2	2	2	1	17
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	18	6	4	5	3	19
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	9	4	1	3	1	19
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	16	7	4	4	1	20
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	37	18	2	10	7	50
PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B	2	2	0	0	0	2
	4390	2392	843	796	359	5300

total de alumnos presentados en este mes de julio 2020
 4390+5300=9690
 sumando APTOS Y NO APTOS

escuelas Barcelona julio 2020 permiso B

En el cuadro adjunto observamos como en Barcelona, en julio de 2020, se han presentado a examen **9690 aspirantes, de los cuales eran APTOS tan solo 2392 en una primera prueba**, dejando un remanente por examinar otra vez para una segunda convocatoria de 7298, **de los cuales aprobaron en segunda 843** dejando el remanente para volver a examen en tercera, cuarta, quinta y más convocatorias. **Acabando el mes de julio con 5300 alumnos no aptos** a volver a examinar, que se presentarán en agosto, solapándose con los nuevos alumnos de agosto.

	D	H	I	J	K	L	M	N	O
	NUM_EXAMENES_CUCLA	TIPO_EXAMEN	NOMBRE_PERMISO NUM_APTOS	NUM_APTOS_1conv	NUM_APTOS_2conv	NUM_APTOS_3conv	NUM_APTOS_5_0_conv	NUM_NO_APTOS	
5		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		2	2	0	0	0	5
6		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		1	0	0	1	0	0
7		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		4	1	0	2	1	4
8		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		1	0	0	1	0	5
9		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		1	1	0	0	0	0
10		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		4	1	0	1	2	2
11		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		4	3	1	0	0	3
12		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		0	0	0	0	0	5
13		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		5	0	2	1	2	5
14		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		0	0	0	0	0	5
15		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		3	0	0	2	1	0
16		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		5	0	0	3	2	5
17		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		2	0	0	2	0	1
18		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		1	0	0	1	0	6
19		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		2	0	0	2	0	1
20		PRUEBA CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN B		8	2	0	5	1	11
21				5207	2483	1216	1071	437	6886

total alumnos examinados en julio de 2020
 $5207+6886=12093$
suma de APTOS Y NO APTOS

alumnos examinados en Madrid en julio de 2020

Podemos ver que en Madrid la tónica es la misma, y se reproduce en el resto de ciudades del país.

Según las estadísticas actuales, solo el 25% de los aspirantes al permiso de conducción aprueban en primera convocatoria, siendo la tónica general que el 75% restante suban a examen dos, tres, cuatro e incluso más veces, encontrándonos frente a un sistema público saturado y sumando a ese **75% de suspensos** que siguen a la espera de volverse a examinar, a aquellos alumnos que van a examinarse por primera vez.

Haciendo un simple cálculo obtenemos el siguiente dato:

En 2019 se expidieron **853.937** permisos, pero ¿Cuántos exámenes hicieron falta para obtener esos permisos?

Si contamos que aproximadamente hay 750 examinadores realizando 12 pruebas diarias durante 250 días laborales obtenemos que se realizaron **2.250.000** pruebas.

Un dato realmente llamativo y alarmante, porque... ¿qué ha pasado con los 1.396.063 que no han llegado a expedirse?

Y podemos llegar aún más lejos con estos datos, si los permisos expedidos hubieran sido aptos en primera convocatoria, significa que sólo hubieran sido necesarios **285 examinadores** para conseguirlo.

¿Cómo puede entonces CNAE reclamar que faltan examinadores?

Con esta lógica aplastante la conclusión es clara **FALTAN APTOS, NO EXAMINADORES.**

¿A qué es debido un porcentaje tan bajo de aptos?

Uno de los motivos es que se permite acceder a examen a un elevadísimo número de los alumnos que presionan a los centros para examinarse con la célebre frase de “ como tengo dos oportunidades voy a probar suerte” estén preparados o no. Esta circunstancia, junto con la falta de un programa formativo regulado, y la falta de concienciación sobre lo que significa obtener el permiso de conducir, y la utilización de recursos públicos, facilita un abuso de presentaciones a examen sin valorar el resultado, con la paradoja que es la excusa perfecta para las autoescuelas para justificar su falta responsabilidad, alegando que no pueden hacer nada para mejorar la formación del aspirante si quiere subir a examen, a la vez que obtienen una buena tajada por la mera tramitación de expedientes, más alumnos a examen de forma indiscriminada supone una mayor fuente de ingresos, como podemos comprobar en cualquier oferta propuesta por las autoescuelas donde el precio por la formación es irrisoriamente inferior al precio por tramitación de expediente y examen.

Podemos ver en las redes demandas de empleo de las autoescuelas, y contamos con documentación que acredita que, durante años, muchas autoescuelas contratan formadores solo para subir aspirantes al examen.

Como resultado nos encontramos con una formación absolutamente mediocre, carente de los valores y actitudes óptimas, tal y como reflejan las estadísticas actuales, y con una plantilla de examinadores a los que les es imposible llegar a la demanda de un mercado en el que impera tramitar exámenes de forma masiva e indiscriminada a cualquier aspirante, esté preparado o no para superarlo, para, descaradamente, aumentar sus beneficios, en lo único importante actualmente, “el examen de circulación”.

Es muy denigrante encontrar estadísticas de aptos en teórica por libre, que mejoran las estadísticas de aptos en teórica de autoescuelas, ejemplo claro de la poca importancia que se da al sistema formativo/educativo, camuflado actualmente por la famosa bolsa que otorga el sistema capa.

Desde la CNAE, Confederación Nacional de Autoescuelas, se exigen más exámenes ejerciendo una fuerte presión a un sistema público saturado, sin un análisis objetivo que se ciña a la problemática real. Además de extender la falsa creencia en la sociedad y autoescuelas (partícipes indiscutibles de la situación), que el problema es exclusivamente por falta de examinadores.

La mala gestión actual tiene una repercusión directa en la saturación de los servicios públicos, en la opinión social, en la alta siniestralidad y en sus desmesurados costes económicos.

La administración no puede absorber la cantidad de exámenes por falta de una adecuada regulación formativa, y la falta de implicación política que regule y controle el sector , en la que la perspectiva empresarial se antepone a la formativa, donde impera la cantidad por encima de la calidad.

Plantearnos una normativa más estricta en criterios formativos antes de presentarse a examen, resultaría de gran ayuda en cuanto a mejorar los resultados y en especial para iniciar el cambio en la perspectiva política, social y empresarial.

Más examinadores, sin basarnos en criterio de equidad entre número de exámenes y aptos, sin control adecuado, sólo traerá más explotación para los trabajadores, mayor número de aspirantes presentados, una formación vial más deficiente y una mayor saturación de la administración, aún destinando más recursos, por lo tanto estaríamos en las misma año o peor situación año tras año.

ENFOQUE:

Actualmente los alumnos se presentan a examen con el pensamiento de que tienen que hacer lo que se les pide para superar la prueba, y que posteriormente deberán conducir de verdad y que las normas aprendidas eran para eso, para aprobar el examen. Esta mentalidad está instaurada en la sociedad, y debe servirnos para plantearnos que tenemos un problema que vemos diariamente en las vías públicas, en la que los conductores a pesar de haber pasado por el mismo proceso de examen parecen no conocer las normas, o no querer cumplirlas.

Los aspirantes además de poca formación en muchos casos, desconocen por completo el funcionamiento de las prueba que van a realizar y los criterios que se aplican, teniendo frases tras el suspenso como *“y me suspenden solo por esto”*, *“si no venía nadie”* (tras pasarse un semáforo en rojo.)

Un deportista aunque dependa del criterio del árbitro, conoce la normativa, un aspirante al permiso no.

La primera medida es conseguir a través del proceso formativo y el nivel de examen, un cambio de mentalidad hacia lo que supone superar el examen, y obtener el permiso de conducir.

Aplicar un sistema similar al que se usa en las vías públicas, o un sistema capa al ciudadano complementario al que se realiza en autoescuelas

Esta medida por sí sola es insuficiente si no la complementamos con la reeducación de los actuales conductores, y un modelo de examen que se adecue más a la realidad que los nuevos conductores se encontrarán en las vías públicas, y que se detectan durante las prácticas.

Tenemos un modelo encorsetado al cumplimiento estricto de las normas, en un entorno en el que se tienen que destinar casi más esfuerzos a controlar lo que hacen mal los demás, que no al propio cumplimiento de las normas.

- Sentir que van lentos o molestan circulando al máximo permitido en la vía, porque los demás van muy por encima de los límites.
- No detenerse adecuadamente en un stop porque los demás pitan y se pegan al vehículo, a la vez que provocamos congestión.
- En glorietas tener que estar pendientes de la circulación interior y las infracciones que cometen los conductores.

A lo expuesto anteriormente nos encontramos con un sistema de cualificación que no se adecua todo lo que quisiéramos al régimen sancionador al que estamos expuestos como conductores.

- Acceder a un carril reservado BUS, en el examen es una falta ELIMINATORIA, sin embargo en las vías públicas es una sanción administrativa que no acarrea pérdida de puntos.
- Realizar de manera inadecuada un STOP, supone una falta ELIMINATORIA, sin embargo en las vías públicas supone la pérdida de 4 puntos.
- El aproximarse a pasos de peatones no regulados por semáforos, puede suponer una falta eliminatoria, y en las vías públicas supone una infracción grave de 200 euros, y si supone RIESGO para los peatones conlleva la pérdida de 4 puntos.

Lo expuesto anteriormente junto con la rigurosidad necesaria al cumplimiento de las normas, y el poco conocimiento e interpretación del flujo circulatorio de las vías públicas, hace que se instaure cada vez más que el examen es para aprobar y que luego ya aprenderé.

PROPUESTA:

Como hemos mencionado es imprescindible cambiar la visión actual que se tiene del examen de conducir y eso pasa por un sistema preventivo formativo de educación y concienciación adecuado.

Quizás uno de los problemas que nos encontramos en el sistema actual de examen, no viene del propio examen sino del entorno en el que se realiza, sin embargo mientras se revierte las conductas del actual flujo circulatorio debemos equilibrar esta descompensación.

Por un lado un examen basado en el régimen sancionador y el permiso por puntos, nos daría una visión de que ya el propio examen es el primer paso a la circulación real, y no un trámite que nada tiene que ver con la realidad.

Cambiar el formato de evaluación de faltas a puntos y empezar el examen con 8 puntos como si de un conductor novel se tratara y que las infracciones que realizas durante el

examen, equivale a lo que supondría en la “vida real” la pérdida de puntos, supondría hacer partícipe al alumno en primera persona durante el examen, involucrandolo en el sistema dando una mayor visión y conocimiento de las infracciones como nuevos conductores.

La idea es contemplar el examen, no como que es el final de la obtención del permiso, sino que es el inicio y primer paso como conductor.

EL EXAMEN NO ES EL FINAL DEL CARNÉ, SINO EL PRINCIPIO.

Al igual que el permiso por puntos provoca que los conductores no quieran perder puntos, e incluso quieran aumentarlos al máximo si no se cometen infracciones, se puede premiar a los alumnos aptos en primera convocatoria. Que el saldo en el casillero de puntos del permiso de conducir sea mayor que el apto obtenido en posteriores convocatorias. Aquí tenemos que valorar qué infracciones se han producido en el examen, y si realmente aunque el resultado haya sido apto si se premia o no.

Del mismo modo, también hay que crear medidas disuasorias para evitar que los aspirantes se presenten una y otra vez a examen esperando que el aprobado llegue por insistencia y no por experiencia. Creemos que con necesarios tiempos de espera suficientemente duros para que los alumnos tomen conciencia de las consecuencias de un resultado desfavorable en el examen. Cuando se producen 4 suspensos al año con un plazo de espera de 3 meses tras el segundo suspenso, y de 6 meses tras el tercer suspenso, teniendo que repetir la teórica como si de un curso de recuperación se tratara tras suspender 4 veces.

De esta forma se libera de la responsabilidad que padecen las autoescuelas al formar a los alumnos, y se proporciona un interés en saber y un incentivo al alumnado.

En esta propuesta somos muy conscientes que quedan puntos a valorar con más atención, y que no realizar un stop adecuadamente no siempre es sinónimo de no saber llevar el vehículo o no saber circular, pero si aprueban un examen sin hacerlo puede suponer que no lo hagan nunca, aunque de forma indirecta, queda regulado al realizar más de un stop en el examen, y que como humanos que somos, un fallo lo puede tener cualquiera, SIEMPRE QUE NO ENTRAÑE PELIGRO.

Para dar consistencia a la propuesta y hacer visible los resultados no solo de manera CUALITATIVA, los resultados de los exámenes tanto sean con resultado Apto, como No Apto irán acompañados de una valoración CUANTITATIVA, que es el importe total en euros de lo que sería la multa por las infracciones/fallos cometidos durante la prueba, sin mencionar el importe reducido por descuento por pronto pago.

Adaptar el modelo de examen acorde a cumplir las leyes, pero de una manera más cercana a lo que se entiende como realidad, es una adaptación evolutiva necesaria de transparencia, objetividad y modernidad acorde a la movilidad actual, en la que si examinador, formador y aspirante conocen el funcionamiento de la prueba y los criterios actuales, ayudaría, sin lugar a dudas, a modificar el enfoque en el que se realiza

actualmente, que está tan poco valorado no solo desde los alumnos, sino de la sociedad en general.

Apostamos a que tendría un impacto positivo introducir el aspecto persuasivo que se utiliza en las vías públicas, y no es otro que la presencia aleatoria de policía, o guardia civil en las salidas de exámenes, como si fueran inspecciones solicitando y comprobando documentación, estado del vehículo, pruebas de alcoholemia, drogotest, etc, como parte de la enseñanza, y ejemplo de cómo comportarse ante la autoridad.

Esta propuesta aportaría un plus de seriedad al proceso de examen del permiso de conducir, para todos los participantes, y evitaría irregularidades que se dan en las zonas actualmente. A la vez que, sería un punto de soporte para la figura del examinador en el cumplimiento de sus funciones.

PROBLEMÁTICA DE LOS REFERENTES DE LAS VÍAS

Dentro del vehículo nos encontramos que el alumno toma referentes para aprender por imitación, y en la mayoría de ocasiones le lleva al error.

El resto de conductores y en especial los propios familiares son los referentes en los que fijan su mirada para hacer las cosas bien, sin embargo acaba produciéndose el efecto contrario, detectando que la experiencia de los actuales conductores no puede ser el espejo donde mirarse, y cuestionando porque tienen que hacerlo de la forma que se les indica cuando nadie lo hace.

Lo mismo sucede con los Cuerpos de seguridad, Policía Local, etc. Que indiscutiblemente deben ser un modelo a seguir en cuanto a ejemplaridad en la conducción, por ese motivo es sumamente importante su papel en la nueva movilidad. Tienen una gran responsabilidad y repercusión frente al ciudadano y el mensaje que deben transmitir debe ser, sin duda alguna, un mensaje de firmeza y sin permisividad a ciertas actitudes de los usuarios de las vías, fomentando el cumplimiento de las normas por el bien común.

Estas circunstancias nos lleva, a que incumplir las normas pase a ser un hábito, y el hábito se convierta en ley.

AUTOESCUELAS Y FORMACIÓN

El futuro de las autoescuelas es incierto, y de manera paralela, el de la formación también sino tomamos medidas urgentes.

Los centros de formación deben adaptarse a los avances tecnológicos, y eso no significa utilizar test online, o una aplicación para el móvil, sino de adaptar la formación a los nuevos métodos educativos introduciendo los avances tecnológicos como soporte sin perder la calidad en la enseñanza.

Tenemos que adaptarnos y dar solución a las nuevas demandas de los vehículos eléctricos y autónomos, todos ellos de cambio automático.

Es un sinsentido que los encargados de la formación no dispongan de vehículos acorde con la realidad de la demanda actual, y tengamos que formar nuevos conductores para nuevos vehículos, con automóviles desfasados. Esta circunstancia viene dándose desde hace años en los vehículos pesados, completamente anticuados; en las motocicletas de más de 20 años. Incluso cuando hablamos de alumnos que quieren llevar un cuadriciclo ligero y se ven obligados a realizar prácticas en un ciclomotor de 2 ruedas porque las autoescuelas no disponen del vehículo adecuado, y cuantos alumno/as especialmente de edad media tienen que destinar numerosas prácticas para intentar llevar un vehículo con cambio manual, porque en la autoescuela no disponen de vehículo automático para dar cobertura a las necesidades y les inducen o convencen para realizarlo con el que tienen. La otra opción es pagar precios desmesurados por tratarse de un vehículo especial.

Los centros de formación no pueden paralizar la evolución de la movilidad por no cumplir con los requisitos necesarios para la impartición de las clases.

Un gran error es arruinar el presente, utilizando recursos del pasado que ya no tienen futuro.

La formación vial carece de estructura, está supeditada de tal manera a las autoescuelas, que hasta el propio título de formador vial que obtiene el profesor no tiene validez alguna salvo que lo use una autoescuela que tiene todos los derechos sobre él.

La figura relacionada con la formación suele ser el profesor, sin embargo la precariedad laboral, y el mercantilismo formativo ha desfigurado de tal manera el sector, que el negocio de las empresas está por encima de la formación, y de la figura del profesor.

Conforme han ido pasando los años, tanto desde la patronal como desde la DGT se ha ido minusvalorando la figura del Director de la autoescuela, como si no fuera una figura necesaria en el modelo formativo. Y efectivamente así es.

Con el actual modelo formativo y con el actual reglamento no hace falta para nada un director en una autoescuela. Las pocas atribuciones que tiene no se controlan por nadie, así que hemos llegado a un momento en que las autoescuelas lo único que hacen es “alquilar” un título para cubrir el expediente ante la DGT pero la realidad es que el Director ni está, ni se le espera. Llegando hasta el punto que hay titulares de autoescuelas que no saben ni que director tienen dado de alta en la autoescuela, pues este no hace función alguna, ni cotizan por él en la seguridad social.

Sin embargo es difícil pensar en formación y no pensar en una figura que sea la que marque las directrices del centro y coordine la enseñanza y el programa de todos los profesores del centro.

¿Podemos imaginar un colegio, instituto o universidad sin Director?

Si nos olvidamos del Director nos vemos abocados a profesores por su cuenta, que no dista mucho del modelo de las nuevas empresas que han surgido como “tecnológicas”, que sin embargo sólo proponen un servicio como plataforma o agencia con profesores autónomos y/o con vehículo para disponer de recursos con los menos costes empresariales posibles, con fines económicos ante la posibilidad de acceder a un sector abandonado y fácilmente uberizable, sin propuesta clara formativa excepto donde, cuando y como quieras.

Este modelo propuesto como innovador, no hace más que agravar el problema actual en el que el único cambio es que en vez de tener empresas pequeñas con espacio físico, sean empresarios individuales sin espacio físico, predominando en todo momento el interés económico por encima del formativo.

Debemos canalizar la perspectiva actual de las autoescuelas y plataformas digitales, que piensan que su cometido como formación es ofrecer facilidades horarias y complacer al cliente como empresa del sector servicios, cuando la realidad formativa es que **al alumno no hay que darle lo que quiere, sino lo que necesita.**

El fácil acceso a la formación, no significa estar bien formado.

Antes de enfocar la nueva formación como agencias de transporte, vemos mucho más efectivo socialmente y con mayor incidencia en la reducción de accidentes apostar por un modelo complementario de formación acompañada con directrices muy concretas y siempre que se haya pasado por todo el proceso de aprendizaje a través de una formación adecuada y controlada.

Promover la formación continua de los profesores, y de los conductores actuales para cumplir unos requisitos de buen conductor, complacería sus expectativas económicas, a la vez que se ofrece una motivación a reeducarse y conocer las normas, y promover una mayor empatía vehicular en las vías. Ya actualmente muchos padres lo hacen, y a la vez los aspirantes como copilotos verbalizan en las clases la cantidad de veces que deben corregir a sus padres mientras conducen al cometer infracciones constantemente, en la que suelen obtener como respuesta “¿ahh sii?, pues no lo sabía, o antes no era así”.

Sin duda un **sello de calidad**, que contemple elementos materiales en educación y seguridad, el nivel formativo del personal, la legalidad en las condiciones laborales y el resultado de exámenes del centro formativo, junto con un **régimen sancionador** a los

centros, y autoescuelas, ayudaría a tomarse más en serio la formación de los futuros conductores.

Puestos a plantearnos opciones, viendo que uno de los principales problemas es la finalidad mercantilista de los participantes en la formación, estaríamos encantados de contemplar la obtención del permiso de conducir desde un modelo formativo público realizando las partes teóricas en los centros escolares de forma curricular, y crear un **instituto de seguridad vial** que dependa de la nueva DGT, y de cobertura no solamente a la obtención del permiso, en la que la actual problemática de exámenes desaparecería, sino que también recoja propuestas ciudadanas de mejoras de las vías, detección de mala señalización, comunicar puntos negros, etc.

En la actualidad aún nos encontramos con desfases normativos y de señalización a la distribución de las vías actuales, como por ejemplo cuando hablamos de los semáforos en aceras para ciclos y ciclomotores, en lugares en los que un ciclomotor no puede circular.

Creemos que es una buena medida realizar con los responsables de la formación, evaluación y control de la circulación, un puente comunicativo donde fluyan las respuestas y soluciones a las necesidades que se detectan en la vías.

Tenemos en los usuarios distintas dudas sin respuesta como por ejemplo:

- *¿Puedo ir con el patinete por un carril bici?, porque no hay carril patinete y por la acera no puedo, pero por la calzada es peligroso.*
- *¿Si me cruzo con un patinete en un paso de peatones, le tengo que dejar pasar?, o se tiene que bajar como en la bici?, es que como va en un artefacto que no es vehículo, no se si es peatón aunque vaya subido en él.*
- *¿Cuando adelanto a un patinete tengo que dejar 1'5 m.?*
- *¿Un paso de peatones pintado de colores sigue siendo un paso de peatones?*
- *¿Si una señal no se distingue porque no han podado los árboles pueden multarme por no cumplir su precepto?*

En caso de accidente hay una responsabilidad jurídica de los hechos, y lo expuesto anteriormente no puede quedar solo como un dato anecdótico que solo conocen, con un poco de suerte, los intervinientes sino que deben ser conocedores el resto de ciudadanos, que tarde o temprano se encontrarán en situaciones similares.

INSPECCIÓN Y CONTROL DEL SECTOR

Uno de los objetivos de las propuestas mencionadas, es descongestionar las Jefaturas para que a su vez estas puedan cumplir con todas las funciones, como son las inspecciones y control a los distintos agentes partícipes del proceso formativo empezando por los centros médicos, garantizando unos exámenes médicos más rigurosos para los aspirantes y especialmente en las renovaciones de los permisos de conducción.

Las inspecciones integrales a las autoescuelas son imprescindibles para garantizar el buen funcionamiento del sistema formativo y sostenible el sistema de exámenes.

COSTE DEL FRAUDE LABORAL A LOS EXÁMENES

A simple vista cuando hablamos del fraude laboral de los trabajadores del sector, parece una reivindicación que no afecta a la administración, sin embargo la mala praxis de las autoescuelas afecta de manera muy directa al sistema de exámenes y a los aspirantes al permiso de conducir.

El convenio regulador del sector de las autoescuelas, establece una jornada laboral de 35 horas semanales, en cambio, las jornadas reales que se realizan de forma generalizada son de unas 12 horas diarias, lo que hace que se genere un número de alumnos muy superior al que debería corresponder por profesor y horas contratado.

Esta circunstancia no afecta únicamente a la Seguridad Social o Hacienda, también se refleja en la alta congestión de las Jefaturas Provinciales, a las que matemáticamente les es imposible llegar al número de convocatorias exigidas por la patronal.

Las horas de trabajo y el incumplimiento sistemático en cuanto a las horas establecidas por el Convenio de Autoescuelas, genera un número insostenible de aspirantes.

Según los datos de la propia CNAE, en el sector de las autoescuelas hay, en estos momentos, en España **5.580 autoescuelas**, con **18.274 profesores y 33.981 vehículos**.

Es decir, si cogemos algo menos de la mitad de los profesores actuales 9.000 profesores, (dato orientativo, ya que más de la mitad de formadores realizan horas fuera de convenio) y contamos que hacen una media de 10 horas al día, 3 horas más diarias de lo establecido en el convenio, contando una media de 30 horas por alumno (40 clases de 45 minutos), contando solo 250 días de trabajo durante un año, cada formador genera **25 alumnos más** esperando para realizar el examen cada año fuera de su jornada laboral.

Si contamos estos 25 alumnos por 9.000 profesores, nos sale la escandalosa cifra de **225.000 alumnos** que no deberían estar en las listas de espera de examen. Recordemos que esta cifra es generosamente baja si nos ceñimos a la realidad.

Tenemos la desorbitada cifra de más de 225.000 exámenes que no existirían si las autoescuelas se ciñeran al convenio.

Si esta cifra la extrapolamos a exámenes, a 12 pruebas diarias por examinador, necesitamos **75 examinadores** cada día realizando 12 exámenes diarios para cubrir el fraude laboral de las autoescuelas.

Podemos decir sin temor a equivocarnos, que en la actualidad casi destinamos más examinadores a cubrir el fraude laboral de las autoescuelas que a certificar aptos en primera convocatoria.

Como podemos comprobar, la mala praxis de las autoescuelas incide de forma negativa en la productividad de las jefaturas, por lo que un máximo control del cumplimiento del convenio contribuiría en parte a la descongestión de la administración.

Estas cifras, que están muy por debajo de la realidad, evidencian que es de una necesidad imperiosa controlar el fraude laboral, y recuperar en el reglamento de autoescuelas, el artículo 19 donde recogía la jornada máxima de 8 horas que se debe destinar a la formación, protegiendo la función pedagógica, y la seguridad en las vías públicas.

EL GRAN REFERENTE: EL PROFESOR

“DAR EJEMPLO NO ES LA PRINCIPAL MANERA DE INFLUIR SOBRE LOS DEMÁS; ES LA ÚNICA MANERA” Albert Einstein

Difícil será que un alumno entienda que es necesario hacer un descanso cada dos horas o doscientos kilómetros cuando realice un viaje, si ve que su profesor hace jornadas diarias de 12 horas, de las cuales 6 u 8 son seguidas sin descanso alguno.

Igualmente estas jornadas influyen en la calidad de la formación y por consiguiente en la preparación del alumno para el examen, haciendo nuevamente que el número de exámenes aumente pero no la calidad de la formación. Si establecemos un programa formativo, cuanto mejores sean las condiciones y menor el cansancio por parte del profesor, en las mismas horas conseguiremos alumnos mejor formados. No es necesario poner ejemplo ni estudio alguno para demostrar que en la gran mayoría de los casos para la realización de cualquier actividad el cansancio influye y baja el rendimiento.

¿Cómo es posible que a los conductores de vehículos pesados les pongamos un tacógrafo para que no sobrepasen las horas de conducción y al profesor que forma a esos conductores no se lo pongamos?

El simple hecho de que un profesor de autoescuela tuviera limitada su actividad de conducción-formación al doble mando sería el mejor ejemplo tanto al conductor profesional como al nuevo conductor para hacerle entender que no puede conducir cansado pues el cansancio lleva a las distracciones y falta de reflejos y todo ello, a su vez, a los accidentes.

Por todo ello proponemos que los vehículos de autoescuelas vayan dotados de tacógrafos u otros sistema de registro que garantice la imposibilidad por parte de un profesor de impartir más de 8 horas diarias de enseñanza a los dobles mandos de un vehículo, con los descansos pertinentes, con lo que conseguiremos mejor formación, la cantidad adecuada

de exámenes y principalmente **ser el mejor ejemplo** para los nuevos conductores en la necesidad de entender el manejo de un vehículo como una gran responsabilidad.

CONCLUSIONES FINALES

Debemos tener presente que FRÁGIL es la palabra que describe, sin lugar a dudas, el momento que atraviesa la seguridad vial, frágil es la formación y la evaluación, frágiles son nuestras vías y frágiles son los usuarios que por ellas transitan. Frágiles y en muchos casos inconscientes, y por ese motivo debemos trabajar para darle fuerza a la seguridad vial y proteger las vidas de todos y cada uno de los individuos que conviven a diario por nuestras vías.

La movilidad de hoy en día avanza con la misma rapidez que las nuevas tecnologías, esto conlleva una adaptación adecuada con todo lo que ello implica y la realidad es que vamos a remolque. Debemos buscar soluciones a corto, medio y largo plazo anticipándonos a inminentes cambios tanto en la seguridad vial como en la formación.

La vieja movilidad debe dejar paso a una nueva movilidad mucho más dinámica acorde con los nuevos vehículos y los nuevos usuarios que por ella circulan y está en nuestra mano ofrecerles las herramientas adecuadas, aprovechando al máximo los recursos, para conseguir el objetivo deseado, que no es otro que reducir al máximo la accidentalidad y las víctimas de tráfico.

Es imposible abarcar todos los cambios necesarios en un solo dossier de propuestas, teniendo en cuenta el momento sanitario y socioeconómico en el que nos encontramos, y entendemos que hay cosas que se han quedado en el tintero a la espera de proyectar un camino a seguir, en el que todos debemos ser partícipes y consecuentes con las necesidades de la sociedad y de la propia seguridad vial.

Nuestro firme propósito es y seguirá siendo tener unas vías coherentes, seguras y limpias y sobretodo una población consciente de la importancia que tiene una convivencia segura en nuestras calles y carreteras.

Porque todos quieren vivir como en Suecia pero no quieren ser suecos, querer disfrutar de los beneficios sociales, económicos, de la movilidad, etc., implica tener que asumir el sacrificio colectivo para conseguirlo.

Somos muy conscientes que se plantea un reto muy importante, incluso puede parecer difícil de asumir, pero lo complicado no es el proyecto, es dar el primer paso.

Así pues, ¿qué debemos hacer para conseguir las mejoras que se proponen para esta nueva movilidad y para reducir la accidentalidad? **¡EMPEZAR!**