



*Resumen de propuestas del **equipo de trabajo ATAAC** formado por Profesores y Directores de Formación Vial para potenciar la movilidad de calidad en las vías públicas.*

Desde el **equipo de trabajo ATAAC, en representación de los profesores y profesoras de formación vial**, queremos dejar muy claro qué CNAE y PAD son representación empresarial de las autoescuelas y que de ningún modo representa a los profesionales del sector de la formación vial.

Precisamente nos vemos en la obligación de añadir este párrafo y dejar clara la diferencia entre autoescuela / profesor, tras la comparecencia efectuada el pasado día 22 de junio, donde algún grupo parlamentario cae en la confusión porque la propia representación empresarial se erige como profesor, llegando a presentar enmiendas el día 25 de Junio algunos partidos políticos como ERC y Cs, demandando legalizar los profesores como falsos autónomos, situación más que indigna para los formadore/as, y debería serlo también para la propia Comisión de Seguridad Vial si no quieren que sea conocida como *la comisión de economía e inseguridad vial*.

Socialmente las autoescuelas están mal vistas, y se lo han ganado a pulso, pero no los profesores, que a pesar de las pésimas condiciones en las que tenemos que realizar nuestra labor, situación que ya les expuso el Director de la DGT el sr. Pere Navarro en su comparecencia del día 24 de Septiembre de 2020, el compromiso profesional nos hace anteponer la necesidad formativa y el compromiso hacia el alumnado por encima de las adversidades que sufrimos.

La reacción de CNAE y PAD, tras las palabras del Director General, no se hizo esperar recriminando la falta de autocrítica a la DGT, esa autocrítica que tras 30 años no se aplican a ellos mismos. Quizás y solo quizás la DGT está cansada de aguantar tanta sandez y tanta falta de profesionalidad por parte de la representación empresarial, que no hace más que demandar, quejarse y poner en entredicho todas las actuaciones que realiza la administración y que a ellos no les conviene.

Si bien es cierto que desde la DGT hay cosas a mejorar, lo que no se puede poner en duda es que han cogido las riendas de manera firme en un camino tempestuoso con pocas ayudas y muchas limitaciones como administración para todo lo que debe llevarse a cabo, con un objetivo ineludible que no es otro que la mejora de la movilidad, formación y seguridad en nuestras vías.

Esta labor se inició con el Sr. Gregorio Serrano finalizando su mandato, y continuó de manera más activa por el Sr. Pere Navarro, con la excelente labor de la secretaría General y el equipo de la Subdirección de Formación Vial, a quien debemos entre otras medidas, el reconocimiento de nuestra profesión con la creación del título de grado superior de **Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible**, del que también les agradecemos enormemente su aprobación.

Por cierto, queremos poner en su conocimiento que CNAE quiere seguir haciendo cursos de pocas horas como vienen realizando durante muchos años para tener mano de obra barata, en las autoescuelas independientemente del nivel formativo. En la actualidad y desde hace muchos años ni el 10% del profesorado, a pesar de solicitarlo, ha podido reciclarse con la fórmula bonificada que se dispone de la nómina, salvo que dediquemos el tiempo y dinero de nuestro bolsillo.

Sin intención de generar brecha, ni con cáliz reivindicativo, queremos hacer patente la situación en la que se encuentra el profesorado y las autoescuelas.

Las autoescuelas tras reconocer las carencias formativas que tienen, únicamente muestran una lucha entre modelos de negocio distintos, que nada tiene que ver con la formación en la que excusan y justifican sus insuficiencias arremetiendo o culpando a la administración o quien se les ponga por delante.

La representación empresarial reconoce la precariedad del sector y quiere dignificar la profesión, sin embargo los profesores trabajan como falsos autónomos en las autoescuelas tanto digitales como las denominadas tradicionales, con nóminas ficticias, en muchos casos de media jornada y cobrando por ticket o clase, con un convenio que lleva años sin cumplirse ni mejorarse, en la que hace escasos años el salario era de 823 euros brutos, actualizado con la reciente subida del smi, y que incluso siendo irrisorio, no se cumple.

Sentimos vergüenza ajena cuando se reconoce que no se realiza la formación adecuadamente y es porque el alumno prefiere ir sólo a zona de examen, y que los exámenes deberían ser más completos, pero que no se puede llevar a cabo porque entonces implica menos exámenes, aunque sean de más calidad. Aprovechando la coyuntura, el Sr. Lorca vuelve a reclamar más examinadores, pero en ningún momento asumen la responsabilidad de la pésima formación culpando así a alumnos y administración, siguiendo en su línea de abogar más por cantidad que por calidad.

A diferencia de CNAE y las PAD, los profesores demandamos exámenes de calidad y mejorar así la formación y resultados de exámenes acabando con la lacra del altísimo índice de suspensos, por vernos obligados a presentar alumnos a exámenes no preparados porque el resultado no importa, pues ya renovará los papeles y las autoescuelas tendrán ingreso adicional que nada tiene que ver con la formación.

Quizás por esa razón los empresarios y plataformas de autoescuelas están tan descontentos con el CAPA, que aunque, bien es cierto, tienen que realizar mejoras, aboga por estimular el porcentaje de aptos en detrimento de los suspensos, siempre dentro de la distribución de los recursos que tiene la administración. (para pedir cita a renovar el dni también hay esperas). ¿Se imaginan tener que pedir hora a la itv que ya tiene limitaciones

pasando gran número de vehículos la inspección a la primera, que le dijeran que tiene que esperar 4 meses porque los vehículos deben repetir la inspección 3,4 o 5 veces para pasarla?, pues eso es lo que pasa en los exámenes de circulación.

Especificamos exámenes de circulación porque en el teórico no influye si aprueban o suspenden, al igual que en el examen de circuito cerrado, situaciones en las que el resultado no afecta a su negocio de cantidad y realizan las prácticas en circuitos cerrados en pésimas condiciones (sin lavabos, sin accesos, sin prevención, sin indumentaria, y un largo etc...), con cuatro o cinco alumnos y vehículos a la vez con un solo profesor inclusive en varias ocasiones, no titulado. Evidentemente de esto no se van a quejar, les resulta más rentable, sin embargo los profesores no creemos que sean las condiciones formativas adecuadas.

La indignación de los profesores aumenta cuando se escucha que hay una preocupación por parte de CNAE en referencia a la prevención de riesgos laborales, cuando ni ellos mismos tienen prevención de riesgos ni en las empresas, pistas, y mucho menos de los puestos de trabajo, realizando los profesores jornadas de 12 horas diarias en muchas ocasiones sábados y domingos incluidos, sin EPIS, sin descansos, sin evaluación de riesgos, etc.

Del mismo modo, cuando hablan de las teóricas, que en la mayoría de ocasiones no se realizan o las da una persona no titulada, en la que han centrado su negocio en cobrar al mes por aplicaciones donde realizar los test. (pobre concepto de digitalización bajo nuestro punto de vista). Y no podemos dejar de mencionar que, a pesar de su insistencia en que esas teóricas si se realizan adecuadamente, no tienen ninguna credibilidad cuando la formación teórica es la gran olvidada en permisos de motos y vehículos pesados, realizándose única y exclusivamente test, sin ninguna tutorización, olvidándose que dichos vehículos son los que más incidencia tienen en la siniestralidad de nuestras vías.

Podemos citar también, cuando vienen alumno para obtener un permiso y como no tienen ese vehículo (cuadriciclo ligero), le dicen al alumno que tiene que hacerlo con otro (ciclomotor de 2 ruedas), o que aumente la demanda de permisos automáticos y como tampoco tienen, convencen a los alumnos para que realicen el aprendizaje con un vehículo manual. Hablamos de que son los responsables de realizar ese cometido y sin embargo, tras tener más que amortizados los vehículos, no quieren invertir para dar el servicio al que se han comprometido y que la nueva movilidad social demanda.

Es más, los vehículos más que amortizados están caducos y obsoletos, y tienen la desfachatez de pedir subvenciones para comprar nuevos, (que a los profesores nos vendría genial, no nos entiendan mal), pero creemos que está totalmente fuera de lugar. Es como si un bar les pidiera una subvención para comprar una cafetera nueva que la que tiene ya alcanza los 10 años y quiere una que consuma menos porque no podrá hacer cafés en el bar y por eso tendrá que cerrar el negocio.

Expuestas brevemente algunas de las circunstancias que se dan en la formación para obtener el permiso de conducir en las autoescuelas, y diferenciar claramente la postura como profesores, completamente dispar de la opinión de las representaciones empresariales del sector, deseamos que entiendan y diferencien nuestra posición como

profesionales lejos de generar distorsión, sino como opinión y punto de vista de la realidad existente, que creemos fehacientemente necesario mencionar para abordar los distintos y complejos problemas que nos presenta la movilidad en todo su ámbito y poder encontrar las soluciones más adecuadas y provechosas planteando cómo funciona el sistema actual y conocer la realidad que tenemos en el sistema formativo, más allá de intereses económicos y/o empresariales.

Les adjuntamos unos enlaces donde compendiar las anteriores propuestas realizadas por los profesores de formación vial:

<https://www.ataac.es/wp-content/uploads/PROPUESTAS-PARA-NUEVO-MODELO-DE-MOVILIDAD.pdf>

<http://www.ageugt.org/dgt/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Responsabilidad-de-los-exámenes-de-conducir.pdf>

Nos dirigimos a esta comisión para solicitar la comparecencia de los profesionales del sector y realizamos un resumen de las propuestas para mejorar la calidad de la movilidad en nuestras vías, con el prisma de dar cobertura a las necesidades de manera integral.

1. DGT

Tiene que tener un papel de mayor relevancia y 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.

2. EDUCACIÓN VIAL ESCOLAR.

Este es el punto sobre el que debe girar toda la movilidad y dar solución a muchos de los problemas que actualmente están sobre la mesa tanto hablando de movilidad, formación y siniestralidad.

En primer lugar y desde edades tempranas, tenemos que ver este punto como la enseñanza de la UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS O CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS.

Aquí es donde se dan los primeros pasos para regular la movilidad de TODOS los usuarios de las vías, y se genera e interioriza la concienciación del uso compartido de ellas y la motivación para realizar las acciones de manera correcta.

Con la educación Vial:

Damos respuesta a la problemática actual del desconocimiento y mal uso de los vehículos de movilidad personal (patinetes, bicicletas y sucedáneos) desde edades tempranas.

Damos respuesta, en las zonas más despobladas, a los problemas de cobertura digital o incluso, presencial, de la formación vial, al venir establecida en la educación vial escolar, no teniendo la necesidad de esperar a los 18 años para recibir dicha formación en centros que, posiblemente no den cobertura a las zonas más rurales. Sentando las bases de la movilidad en todo el territorio, indistintamente de la zona.

Realizamos la educación, formación y sensibilización de manera que se reducen considerablemente los costes económicos para los ciudadanos cuando, posteriormente, pretendan obtener el permiso de conducir. Se eliminan barreras para el acceso al “carné”, como bien esencial para adquirir una movilidad personal y laboral, cerrándose el debate de modelo digital o tradicional de autoescuelas, con el trabajo ya realizado con anterioridad, este debate deja de tener ninguna trascendencia.

Ponemos en valor la seguridad vial desde pequeños incidiendo de manera indirecta sobre los actuales conductores.

Fomentamos el uso racional de las vías y de los vehículos, promoviendo la utilización del transporte público colectivo y una movilidad limpia y sostenible.

El incumplimiento de las normas por parte de los conductores se debe a la falta educacional para asumir y querer cumplir las normas.

3. MANEJO Y FORMACIÓN VIAL (autoescuelas)

Este punto debe ser el de la UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO O CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO, pues es cuando, tras llevar varios años utilizando las vías públicas, decidimos hacerlo conduciendo un vehículo y es para lo que recurrimos a una autoescuela, a aprender a conducir o manejar, porque cuestiones como: qué es un paso de peatones, qué hacer ante un semáforo en rojo, etc, llevamos años practicándolo.

Ese es el formato de formación en esta etapa, independientemente que sea presencial o no, pues el trabajo de concienciación y sensibilización ya se ha realizado de manera adecuada previamente en los colegios.

En las aulas de formación se deben realizar de manera dinámica y efectiva, y para eso tenemos los simuladores, realidad virtual, que nos permiten introducir la realidad dentro del aula, prácticas de situaciones en vías abiertas de manera segura y recopilando experiencia para, posteriormente practicar con un vehículo en las vías.

Sin duda la obtención del permiso sería más ágil y económico para los aspirantes, y obtendremos conductores mejor formados al realizar prácticas de zonas o circunstancias que no nos encontramos a diario como; condiciones climatológicas adversas, diferentes

tipos de calzadas, **CARRETERAS CONVENCIONALES**, accesos a vías rápidas, y mejorar la toma de decisiones e imprevistos, resultado de puntos a mejorar, informe criterios de evaluación, conocimiento y uso ADAS y un largo etc.

El simulador actualmente ya se usa para pruebas de acceso al parque móvil del estado.

Actualmente hablar del permiso de conducir es hablar de estrés, y con estrés es imposible aprender.

Las autoescuelas y plataformas, incluso los exámenes, están encaminadas hacia el YO, y no hacia la tarea de formar. Con un “estudio” memotest o moviltest individualista, y no es un reflejo de lo que va a ser la convivencia vial.

La adquisición de conocimientos precisa de la motivación y la motivación no se consigue de forma pasiva.

Motivación actual para tener el permiso de conducir

Extrínseca / Externa

Se da cuando nos movemos para conseguir una recompensa. Por ejemplo: dinero, posición, poder, premios, etc.

Motivación necesaria para tener conductores seguros

Intrínseca / Interna

Motivación Personal. Se hace únicamente por el interés o por el placer de hacerlo. La función de esta necesidad psicológica es promover que el ser humano mejore y domine su entorno. Esta nos es útil para lograr objetivos más difíciles, ya que son necesidades psicológicas

La motivación es el impulso y el esfuerzo para satisfacer un deseo o una meta. En cambio, la satisfacción es el placer que se experimenta una vez que se ha cumplido el deseo.

Para realizar un formación de garantías debemos erradicar el formato actual de aprendizaje examen por memorización, y aprender por contextualización. Este punto nos lleva a gestionar el aprendizaje de manera integral con los 4 principales factores que necesitamos: **Emociones, Memoria, Toma de decisiones y raciocinio.**

Estamos en el siglo XXI, cuna de la era digital, sin embargo las nuevas tecnologías en el sector se limitan a realizar test por internet en vez de papel y poco más , cuando ya hemos reclamado que las nuevas tecnologías deben aportar la realidad al aula y disponemos para ello de la realidad virtual y simuladores que nos permiten introducir aspectos de situaciones reales sin tener que sufrir riesgos.

La situación en la que nos encontramos y la poca confianza en los conductores que tenemos actualmente en las vías, hace que no podamos plantearnos realizar una conducción acompañada como en otros países, pues tenemos el convencimiento que obtendremos el efecto opuesto al deseado.

El resumen que mejor refleja la realidad vial que nos envuelve nos lo encontramos en la última campaña de la DGT “**No estropees este verano**”, en la que de manera formidable visualiza acciones de riesgo realizadas de manera cotidiana, en la que la mayoría de conductores se pueden sentir identificados, tanto en el papel de víctima como en el de infractor, sin embargo parecen percibir el riesgo únicamente cuando se consideran los perjudicados.

<https://revista.dgt.es/es/multimedia/video/2021/06JUNIO/0628-Campana-Verano-2021.shtml>

4. EXAMEN

En cualquier proceso formativo tenemos la evaluación o examen.

Se puede realizar en dos partes:

- La primera parte se realiza el examen teórico.

Un examen que garantice que no solo se han conseguido los conocimientos mínimos, si no que se han integrado debidamente para conocer las normas y señales, teniendo el firme propósito de cumplirlas.

- La segunda parte consta de 2 pruebas:

1. Simulador, se presentan cuando tienen informe objetivo y positivo del programa, factores de riesgo y prueba de alcohol y estupefacientes, con un registro y resguardo de la prueba, que con controles biométricos y cámara se podría llevar a cabo en el mismo centro formativo de manera regulada.

2. La conducción circulando en vías abiertas al tráfico. Apostamos por un examen de mayor calidad, donde se puedan detectar las carencias del aspirante en las mayores situaciones y vías posibles.

5. CENTROS MÉDICOS

Sin lugar a dudas, es la parte más desfasada y menos controlada, tanto para la obtención del permiso como para su seguimiento posterior.

Presenta carencias significativas, en las que se cuelean sistemáticamente trastornos o anomalías que, por sí solas, ya son un grave impedimento para la conducción de determinados vehículos, incluso para todos ellos.

No es de rigor que, desde la formación, nos encontremos alumnos con unas dificultades tanto de comprensión como físicas imposibiliten su aprendizaje y nos veamos obligados a formarlos porque “han obtenido” el visto bueno del centro médico, aún a sabiendas que difícilmente van a aprobar el exámen, y si finalmente lo hacen, cuando lo logran, después de muchísimos intentos, obtienen un permiso sin restricciones y no son capaces de abordar las dificultades de la conducción, generando un peligro tanto para ellos, como para los demás. Circunstancia que se agrava cuando hablamos de la renovación del permiso de conducir, puesto que el único requisito actualmente es acudir al centro médico, abonar la realización de la revisión, y... salir con el permiso renovado.

Pensar que cualquier persona está capacitada para la obtención del permiso es una utopía, y si no podemos hacer nada al respecto, que mínimo tomar medidas para regular en qué tipo de condiciones y requisitos debe realizarse.

Por dicho motivo, es de vital importancia que las pruebas médicas determinen realmente que esa persona posee las capacidades suficientes para llevar a cabo dicha tarea, o si las mantiene en el tiempo.

Para ello, debería incluirse en las pruebas un **test de personalidad**, como ya sucede para otros certificados médicos, un control e informe sobre su estado de salud a través de los servicios sanitarios públicos y , en el caso de las renovaciones una prueba real a través de un simulador, que ayude a comprobar su capacidad psicomotriz.

6. INFRAESTRUCTURAS

En este punto, es importante dividirlo en diferentes partes, por un lado la importancia de mantener las vías en buen estado y adaptarlas a la movilidad actual y futura y por otro lado la relevancia de su formato al cumplimiento de las normas y señales de circulación.

MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS

Exigir a los usuarios de las vías un comportamiento adecuado durante su uso, es de vital importancia, pero también lo es facilitar su uso y adecuarlo a la realidad que nos encontramos diariamente.

No es de rigor tener arcenes, que aunque estén pavimentados y sean suficientes para transitar por ellos, no se conserven en perfecto estado, obligando a sus usuarios a circular

por la calzada, poniéndolos en peligro y fomentando adelantamientos imprudentes por parte del resto de usuarios.

Del mismo modo que el mantenimiento de la señalización de las vías, su mejora y su reposición debe ser continuo. Encontrarnos con calles en las que las marcas viales son más por deducción que por observación, no es viable. No es viable tampoco que la señalización no identifique claramente las travesías para distinguirlas tanto del resto de carreteras convencionales como de las calles, o vías urbanas, generando en los conductores dudas sobre la velocidad máxima permitida de dichas vías.

Podemos encontrarnos infinidad de ejemplos al respecto, que no ayudan a que la circulación sea segura para sus usuarios, que ya de por sí tienen cierta tendencia a no respetar completamente las normas.

Lógicamente, cabe destacar también, que el mantenimiento debe incluir una reforma y mejora de las vías en cuanto a movilidad segura y sostenible se refiere.

INFRAESTRUCTURA VERSUS USO DE LA VÍA

Las vías, por sí solas, a pesar de las deficiencias a solventar y la carencia de mejoras necesarias, tienen un índice bajo de accidentalidad por sí mismas, el uso responsable que debe hacerse en ellas es el punto de inflexión en la siniestralidad, y el factor humano es clave para evitar situaciones de riesgo.

Disponer de normas con pocas excepciones facilita a los usuarios conocer en todo momento la norma a cumplir, sin embargo, durante todo el recorrido no se puede mantener la idea de que la velocidad máxima genérica establecida es la que se puede asumir en todo el trayecto, debiendo incidir en las variables existentes en el recorrido y la percepción del riesgo sobre las distintas casuísticas que nos podemos encontrar, como son las condiciones climatológicas, el estado de la calzada en distintos tramos, diversidad de vehículos que nos podemos encontrar, o el propio trazado en algunos puntos kilométricos entre otras.

A pesar de ser un obviedad lo mencionado, el índice de siniestralidad en estas vías no para de aumentar, mostrándonos que, precisamente hemos de incidir en el aspecto actitudinal de los conductores frente al uso de las vías, volviendo a la formación y especialmente a la concienciación, como factor indispensable para conseguir un uso responsable de las carreteras, lo cual nos lleva a la siguiente reflexión sobre los conductores:

¿PIENSAN CÓMO CONDUCEN? o ¿CONDUCEN CÓMO PIENSAN?

7. FORMACIÓN Y MEJORA CONTINUA

Cuando hablamos de tráfico nos encontramos que las leyes actualmente se centran en las vías y las normas, cuando estadísticamente el mayor índice de accidentalidad viene provocado por el factor humano.

El permiso de conducir está vivo y debe estar abierto a mejoras constantes, adaptándose a las nuevas necesidades que van surgiendo tanto en el ámbito legislativo, como estructural y sobre todo en el ámbito social y tecnológico de movilidad.

La renovación del permiso de conducción es un buen momento para la incorporación de cursos informativos/formativos de mantenimiento y mejora continua gracias al soporte de las nuevas tecnologías, que dan un gran número de posibilidades para realizar este proceso desde diferentes enfoques, que anteriormente no disponíamos.

Este abanico de posibilidades nos da la oportunidad de detectar y disminuir los distintos factores de riesgo que inciden en la siniestralidad.

Actualmente el control y sanción se están erigiendo como el mayor estandarte para intentar evitar o limitar las conductas inadecuadas y peligrosas para mejorar la seguridad en las vías, sin embargo, aun siendo medidas necesarias, no pueden ser el mayor baluarte de la seguridad vial para reducir la siniestralidad

La mejor manera de aumentar la seguridad y proteger a los colectivos vulnerables de las vías frente al resto de vehículos no es haciéndolos intocables frente a los demás, si no introducirlos en los flujos normativos y circulatorios debidamente legislados, con derechos y obligaciones para que tengan la misma consideración que el resto de conductores.

Constantemente se lanzan mensajes a los conductores para que se tomen las precauciones necesarias hacia usuarios más débiles, se debería prestar más atención a la concienciación de los usuarios más vulnerables, bajo la premisa de autoprotección, del mismo modo que enseñamos a nuestros hijos constantemente que tengan cuidado al cruzar un paso de peatones, aún teniendo preferencia porque siempre hay un riesgo y las consecuencias y gravedad de un impacto no son iguales para unos que para otros.

No está reñido proteger a los grupos más frágiles y advertir al resto de conductores de vehículos, con ser intransigente con dichos colectivos ante el incumplimiento reiterado de las normas y medidas de seguridad que están obligados a cumplir.

La formación continua también debe aplicarse a los formadores, deben estar debidamente reciclados y actualizados de manera continua para garantizar que la formación impartida sea la correspondiente para cubrir las necesidades adecuadamente en cada etapa vial.

EPÍLOGO

No quisiéramos acabar este documento sin antes exponer el sentir de los profesionales del sector de las autoescuelas, y decimos profesionales, los que conviven a diario con la problemática tanto de gestión, como de formación, como de sensibilización.

No se pueden concebir cambios y mejoras en todo el proceso de aprendizaje de la convivencia vial sin tener en cuenta la experiencia y conocimientos de quienes lo imparten y conocen de primera mano, sin intereses económicos, partidistas u oportunistas.

Es básico e indispensable, como ya dijo el Sr. Pere Navarro en una comparecencia anterior: "Hablen, con los profesores".

Desde la representación de los profesores de formación vial le rogamos encarecidamente que tengan en consideración la petición de comparecencia de los profesores y las propuestas formativas.

Aunque a simple vista pueda parecer que presentamos una reflexión crítica, únicamente pretendemos que esta comisión no caiga en las redes del uso abusivo y mercantilista que realiza la representación empresarial de su tiempo y nuestros impuestos.

Debemos tener muy presente que no es un tema baladí, no es un problema empresarial, sino social, y que las autoescuelas no son el foco ni el centro de la seguridad vial, ni muchísimo menos y así debemos enfocarlo y tratarlo, con el enfoque y la perspectiva adecuada para obtener el ansiado objetivo de reducción de accidentalidad y víctimas, y por supuesto, conseguir vías más seguras, accesibles y sostenibles.

Entendemos perfectamente que son una representación importante del sector, pero no para utilizar una comparecencia en el congreso pidiendo subvenciones y vendiendo que el modelo de negocio de uno u otro es mejor o peor, o incluso menospreciando la labor del contrario, es bochornoso, cuando la realidad es que son lo mismo con distinto nombre, y nos consta que esas reclamaciones, ya las realizan a diario en la DGT, para tener un modelo de negocio que no saben sostener por sí mismos.

Tenemos un claro ejemplo en la misma comparecencia, en la que, sin ningún tipo de escrúpulo, reclaman ayudas, subvenciones y examinadores, con un oportunismo empresarial inaudito ante la enorme gravedad que ha supuesto para la sociedad padecer la pandemia de la Covid y sin tener en cuenta las dificultades y penurias acontecidas en este año y el anterior. Precisamente desde el profesorado se ha realizado la propuesta de ayuda/subvención permiso de conducir para el alumnado, no para las autoescuelas.

La situación actual del covid ha repuntado la demanda para obtener el permiso de conducir, sin embargo tenemos un problema endémico referente a su pago, no tanto a su importe. Cuando un alumno acude a la autoescuela quiere saber un precio, cosa que sin embargo dependerá del número de prácticas, renovación, exámenes, y no se facilita un sistema de pago acorde a las necesidades. Cuando una familia en una casa tiene que afrontar un gasto imprevisto, tiene un valor concreto, (circunstancia que en el carne no se tiene), y se tienen unos plazos de pago para asumir el coste, sin embargo en las autoescuelas tienes que

tenerlo todo abonado antes de presentarte a examen sin opciones de fraccionamiento, por lo que se hace complicado asumir según qué costes de manera inminente.

Creemos firmemente que es una falta de respeto venir a esta comisión a pedir y llorar, cuando lo que se tienen que presentar son propuestas a debatir y valorar.

Propuestas que serán mejores o peores, que serán factibles a corto plazo o largo plazo, propuestas de mayor implicación económica o no, viables o inviables, pero propuestas que generen dudas e ideas para tomar las mejores opciones posibles dentro de las posibilidades y con un objetivo claro y común.

Nuestra insistencia en las propuestas para mejorar la seguridad vial ante esta comisión viene reflejada en el siguiente manifiesto, pues a pesar de la importancia que tiene La Seguridad Vial, no viene reflejada o no se hace mención alguna a la seguridad vial en los programas electorales de los partidos políticos.

<https://www.ataac.es/wp-content/uploads/MANIFIESTO-FORMACIO%CC%81N-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Barcelona, 23 de Agosto de 2021

José María Marín Alcoverro
Presidente ATAAC



<https://www.ataac.es/>

ataac@ataac.es

<https://www.facebook.com/ATAAC.CAT/>