

PROPUESTAS Y MEDIDAS DE CNAE PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

El pasado 4 de enero de 2018, con motivo de la presentación del Balance de Siniestralidad Vial correspondiente al año 2017, la Dirección General de Tráfico dio a conocer los proyectos que tiene previsto impulsar para que cambie la tendencia alcista de los accidentes mortales en carretera.

CNAE está desempeñando un papel muy activo en la elaboración de algunos de estos proyectos, aportando las propuestas y planteamientos que considera imprescindibles para mejorar el sector de la formación vial, pues está firmemente convencida de que las autoescuelas son de vital importancia para reducir en nuestra carreteras el número de accidentes con fallecidos y heridos graves.

Ya a los pocos días de que el nuevo Director General de Tráfico, Gregorio Serrano, tomase posesión del cargo, concretamente el 28 de diciembre de 2016, la Confederación Nacional de Autoescuelas le presentó un conjunto de propuestas y medidas.

Asimismo, CNAE se ha reunido en diversas oportunidades con los diferentes grupos parlamentarios presentes en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, con el fin de hacerles llegar las mencionadas propuestas y medidas.

Además, la propia Dirección General de Tráfico, en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, creó ocho grupos de trabajo para debatir sobre los cambios y mejoras que precisa la Ley de Seguridad Vial. CNAE participa de forma destacada en todos ellos. Son los siguientes:

- Grupo I: Reincidentes y enfermedades limitativas de la conducción. Alcohol y Drogas.
- Grupo II: Vehículos: conducción autónoma, seguridad de/en vehículos, nueva movilidad motorizada
- Grupo III: Nueva movilidad activa. Ciudad. Restricciones medioambientales.
- Grupo IV: Normas de circulación.
- Grupo V: Permiso por puntos: infracciones y cursos. Nuevas propuestas para mejorar efectividad.
- Grupo VI: Velocidad.
- Grupo VII: Aprendizaje a lo largo de la vida. Educación Vial.

- Grupo VIII: Formación de conductores.

A continuación, se enumeran, de forma sucinta, algunas de las propuestas planteadas por CNAE en el seno de dichos grupos de trabajo, en la Comisión de Seguridad Vial y en otros foros:

1. REVISIÓN DEL REGLAMENTO DE AUTOESCUELAS:

a).- Realizar una profunda revisión del texto, que permita redefinir el modelo de escuela de conductores, los requisitos de acceso a la actividad y su régimen de funcionamiento.

b).- Establecer un modelo de autoescuela de calidad, que bien pudiera basarse en el modelo que en su día propuso el exdirector del Servei Català de Trànsit, **Joan Josep Isern**.

2. EXÁMENES:

a).- Armonizar el grado de dificultad de los exámenes teóricos y prácticos, con independencia de que se realicen en un centro de exámenes ubicado en la capital de la provincia o en un centro desplazado.

b).- En el examen teórico incluir más preguntas sobre factores de riesgo, utilizar los cuestionarios de multi-respuesta e incrementar el banco de preguntas.

c).- Eliminar los plazos entre exámenes o implementar un ciclo formativo obligatorio entre convocatorias.

d).- Controlar que todas las pistas de pruebas reúnan los requisitos dispuestos reglamentariamente para la correcta ejecución de las maniobras exigidas.

e).- Que sea el profesor de la autoescuela quien determine si el alumno está preparado o no para afrontar los exámenes.

3. EXAMINADORES:

a).- Hacer lo necesario para que aumente el número de examinadores de tráfico de forma proporcional en todas las provincias.

b).- Que los examinadores se dediquen exclusivamente a la labor de examinar y no sean utilizados para sustituir a otros compañeros que hacen labores administrativas.

4. PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL:

a).- Elevar la cualificación de los futuros profesores de Formación Vial.

b).- A corto plazo, requerir el título de bachillerato, o titulación equivalente, para acceder a la profesión de formador vial.

c).- A medio plazo, desarrollar la titulación del Grado Superior de Formación Profesional de Profesor de Formación Vial, de tal forma que, para poder ejercer esta actividad, sea necesario cursar el antes citado grado superior de formación profesional.

d).- Implantar la formación continua (o reciclaje) para profesores de Formación Vial, mediante una acción de este tipo cada cuatro años, orientada a que los profesionales de la enseñanza de la conducción actualicen sus conocimientos y se familiaricen con las nuevas tecnologías (sistemas de seguridad de los vehículos, vehículos autónomos, sistemas inteligentes de transporte y movilidad, etc.).

5. EDUCACIÓN VIAL y FORMACIÓN VIAL LABORAL.

a).- Regular la educación vial en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

b).- Mantener, en dicha Ley, el que la formación para la obtención del permiso de conducir se siga impartiendo en las autoescuelas.

c).- La educación vial en el ámbito escolar debe ser transversal, con el fin de que el alumno aprenda principios y valores en seguridad vial.

d).- Promover la formación en Educación Vial del profesorado de la comunidad educativa e incorporar la educación vial a los programas formativos y grados de Magisterio.

e).- Que se cuente con profesores de Formación Vial para el desarrollo de la educación vial.

f).- Mayor competencia de la Dirección General de Tráfico en la regulación de la formación vial en el ámbito laboral y de los profesionales que puedan impartirla.

6. FORMACIÓN DE LOS ASPIRANTES A CONDUCTORES Y DEL RESTO DE LOS CONDUCTORES:

a).- Estructurar la formación de los futuros conductores mediante ciclos formativos teóricos y prácticos de asistencia obligatoria (como ya sucede con el ADR, el Permiso por Puntos y el permiso A), con una duración mínima de 12 horas para la parte teórica y de 15 horas para la parte práctica.

b).- Armonizar en todas las Comunidades Autónomas el programa formativo para la obtención del permiso de la categoría A.

c).- Potenciar la inspección y el control de los cursos formativos para la obtención del permiso A, así como de los cursos de ADR.

d).- Se debe concienciar a la ciudadanía de manera progresiva respecto de las tecnologías aplicadas a los vehículos, por lo que habría que contar con dichos vehículos tanto en el proceso formativo para la obtención del permiso de conducir, como en su renovación.

e).- Formación en Primeros Auxilios para todos los aspirantes a un permiso de conducción, a fin de que los nuevos conductores puedan socorrer a las víctimas en accidentes de tráfico y sepan manejar el Desfibrilador Automático (DESA).

f).- Siempre que sea posible, clases prácticas, con GPS, nocturnas y en condiciones atmosféricas adversas (bien en circuito cerrado o en vías abiertas al tráfico).

g).- Actualización obligatoria de los conocimientos de todos los conductores, principalmente de aquellos que se han podido perder con el paso del tiempo, o que no se han adquirido (por ejemplo, los referidos a las nuevas tecnologías que incorporan los vehículos modernos). Es imprescindible trabajar de un modo especial con las personas mayores y los inmigrantes que hayan obtenido el permiso a través del canje de otro de dudosa procedencia.

h).- Sensibilización de los jóvenes que cursan sus estudios en los Institutos de Enseñanza Secundaria (I.E.S.) sobre la importancia de la seguridad vial.

i).- Formación obligatoria para usuarios de bicicletas eléctricas y de aparatos de movilidad personal.

7. PERMISO POR PUNTOS:

a).- Actualización anual de los materiales didácticos que se entregan a los alumnos en los cursos de puntos.

b).- Imponer un sistema efectivo de control de asistencia de alumnos y profesores en los cursos, como por ejemplo, el control biométrico.

c).- Actualización obligatoria de los conocimientos de los formadores.

d).- Incluir nuevos contenidos en el programa formativo de los cursos de recuperación de puntos, entre otros, un módulo de Primeros Auxilios.

e).- Modificar el catálogo de infracciones que detraen puntos.

f).- Aumentar la sanción económica y el número de puntos a retirar a los infractores reincidentes en excesos de velocidad muy ostensibles.

g).- Obligatoriedad de superar una prueba de control de conocimiento específico, tras la realización del curso de recuperación de permiso correspondiente, para todo conductor que se haya visto privado de su derecho a la conducción, con independencia de que sea por la pérdida total de puntos o por sentencia judicial, cualquiera que sea el tiempo estipulado en la sentencia.

h).- Incluir, en los cursos para recuperar puntos (tipo A, de recuperación parcial), una prueba de control realizada en el propio centro, con el fin de que el formador pueda comprobar que el alumno ha conseguido asimilar la enseñanza recibida en el curso. En caso de que el alumno no superara esa prueba de control, que el director del centro pudiese calificarlo como no apto.

i).- Equiparar la expedición del certificado de aprovechamiento del curso para recuperar el permiso con la declaración de aptitud en una prueba, de tal manera que el periodo de vigencia del citado curso sea de dos años, contado desde el día siguiente a aquél en que el aspirante fue declarado apto (o sea, desde la expedición del certificado de aprovechamiento). En caso de superar este periodo de vigencia, que el alumno deba realizar nuevamente el curso, para obtener el resultado propuesto, como paso previo a la solicitud de la prueba.

j).- Rebajar el número de puntos a detraer, si el conductor realiza voluntariamente un curso específico.

k).- Posibilidad de solicitar una prueba de control de conocimientos de fácil comprensión para colectivos desfavorecidos, tras la superación del curso de puntos correspondiente: inmigrantes, sordomudos, discapacitados, neolectores, mayores de 65 años,...

l).- Unificar el periodo para recuperar el saldo inicial de puntos, de tal forma que, en el caso de faltas graves o muy graves, un conductor que no haya cometido ninguna infracción en el plazo de tres años recupere su saldo inicial de puntos.

m).- Mantener las especificidades de plazos para los conductores profesionales.

8. REINCIDENTES Y ENFERMEDADES LIMITATIVAS DE LA CONDUCCIÓN. ALCOHOL Y DROGAS.

a).- Tratamiento especial de los conductores reincidentes en sanciones y/o condenas por alcohol y/o drogas, tal y como corresponde a su enfermedad o dependencia.

b).- Tolerancia o en alcohol y/o drogas para determinados conductores, como los noveles y los profesionales.

c).- CNAE está a favor de que las empresas conozcan la reincidencia en sanciones por alcohol y/o drogas de sus conductores profesionales, así como la pérdida de vigencia de su permiso de conducir.

d).- Se deben articular mecanismos interministeriales que permitan a la DGT conocer si un conductor ha visto mermadas sus capacidades psicofísicas durante la vigencia del permiso.

e).- Se propone que los centros de reconocimiento médico puedan conocer si un conductor tiene una enfermedad o tratamiento con posibles efectos negativos sobre la conducción, y en tal caso, que el conductor, para poder renovar el permiso, esté obligado a obtener un certificado médico que determine su aptitud y/o sus restricciones para conducir.

f).- Los conductores que hayan sido sancionados por tercera vez a causa de una infracción muy grave o un delito por consumo de alcohol y/o drogas deberían disponer, antes de la realización del correspondiente curso de puntos, de un informe favorable de la Unidad Oficial de Tratamiento de conductas adictivas (UCA).

9. OTRAS PROPUESTAS SOBRE NORMAS DE CIRCULACIÓN.

a).- Permitir adelantar a los vehículos especiales agrícolas o de obras, en las mismas condiciones que a las bicicletas.

b).- Permitir los intercomunicadores entre las motocicletas porque va en beneficio de la seguridad.

c).- Revisar la normativa actual sobre los remolques en vehículos de dos ruedas, ya que no permite circular en condiciones atmosféricas adversas.

d).- Que todas las motocicletas y ciclomotores lleven dos espejos retrovisores, y no solo las motocicletas que alcanzan los 100 km/h.

e).- Para proteger a los peatones, reservar los primeros metros próximos a los pasos de peatones al estacionamiento de vehículos de dos ruedas, que no quitan visibilidad.

f).- Respecto a la circulación de motocicletas, que se legisle con detalle las prioridades de paso frente a los usuarios del arcén. En caso de

retenciones importantes, que se pueda utilizar el arcén, sin rebasar los 30 km/h y dando prioridad a los ciclistas.

g).- Que las furgonetas eléctricas de 4.500 kg. de MMA puedan ser conducidas con el permiso de la clase B, dado que el incremento de la masa viene ocasionado por las baterías.

h).- A pesar de que la mayoría de los coches traen instaladas las luces diurnas, debería ser obligatorio llevar encendidas las luces de cruce, especialmente para aquellos vehículos que no dispongan de las anteriores luces.

i).- Se pide que las bicicletas puedan llevar luces traseras intermitentes en lugar de fijas, cuando sea obligatorio circular con luces, ya que aquellas son más visibles.

j).- Considerar como delito la manipulación del cuentakilómetros.

k).- Establecer nuevos límites de velocidad en vías convencionales en función del índice de siniestralidad de la vía, con una velocidad de referencia.

l).- No aumentar a 130 km/h. el límite de velocidad en autopistas y autovías.

m).- Los aparatos de movilidad personal deberían circular por zonas de peatones salvo que existan espacios específicos para ellos o para ciclistas.

n).- Estos aparatos deberían circular a la velocidad del paso humano, en caso de transitar por zonas peatonales; y en el caso de circular por espacios reservados para ellos o para ciclos, a una velocidad que no ponga en peligro ni a ellos mismos, ni al resto de usuarios.

o).- Tanto las bicicletas eléctricas como los aparatos de movilidad personal, deberían disponer de un seguro que cubra, al menos, los daños que puedan causar a terceros.

Por último, la Confederación organizó conjuntamente con **Aesleme** el **PRIMER FORO DE COMPROMISO CON LA EDUCACIÓN VIAL**. En el encuentro, que tuvo lugar en el Congreso de los Diputados el 11 de diciembre, se debatió y aprobó un documento de siete puntos con diversas propuestas, al objeto de que la Educación Vial en nuestro país cobre un nuevo vigor a todos los niveles. (*Véase la sección de noticias de la página web de CNAE y el número 486 de la revista Autoescuela.*)

En este foro participaron, entre otras entidades y organizaciones: AESLEME, CEAPA (Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres del Alumnado), FESVIAL, FETEVI, FUNDACIÓN CNAE, FUNDACIÓN MAPFRE, RACE, STOP ACCIDENTES, PAT-APAT, TRAFPOL-IRSA, PONLE FRENO, UNIJEPOL y la UNIVERSIDAD DE VALENCIA.

Por parte de la Administración asistieron el director general de Tráfico, **Gregorio Serrano**, la subdirectora general de Políticas Viales de la DGT, **Mónica Colás**, y el subdirector general de Ordenación Académica del Ministerio de Educación, **José María Cabello**. Por parte de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, su presidente, **Teófilo de Luis**; y los portavoces: **Óscar Gamazo** (PP), y **Pablo Bellido** (PSOE), así como **Sandra Juliá** (de C's).