



Confederación Nacional de Autoescuelas

Avda. Juan Pablo II, 54
28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Tel. 91 352 02 57 Fax. 91 715 00 19
e-mail: secretaria@cnae.com
www.cnae.com

D^a María Lidón
Subdirectora de Formación y
Educación Vial
Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
28027

06.03.18

Estimada Subdirectora:

El pasado día 26 de febrero, en la reunión mantenida en la Dirección General de Tráfico, en la que participaron varias organizaciones, entre ellas CNAE, se informó por parte de la Subdirectora General Adjunta, D^a María José Aparicio, del sistema CAPA (Capacidad de las pruebas de Aptitud).

En primer lugar decirte, que hemos quedado muy sorprendidos en esta Confederación Nacional, que se haya implantado este sistema en provincias como Vizcaya, Zaragoza y ahora en Sevilla sin que en ningún momento antes se hubiera informado de nada sobre nuevo sistema, a la patronal de sector a la que las Asociaciones de Autoescuelas de esas provincias pertenecen.

Una vez siendo conocedores de este nuevo modelo de presentación a examen, CNAE ha solicitado informes a las provincias que según la Subdirectora adjunta ya estaban funcionando con el sistema, y se nos ha dicho que en Vizcaya ya llevan tiempo trabajando con este modelo y que en Zaragoza aún no han empezado y en principio lo retrasan al 1 de abril. En estos últimos días hemos visto, en medios de comunicación, que también se ha hecho la presentación de este sistema CAPA la Jefatura Provincial de Sevilla.

La Subdirectora nos dijo el pasado 26 de febrero que era un proyecto piloto. Desde nuestro punto de vista, durante el tiempo que dura un proyecto piloto, es cuando se van viendo los pros y contras, y subsanando las diferentes cuestiones que se este proyecto puede suscitar. Esto no ha sido así, pero además estamos viendo como se está implantando en nuevas provincias sin haber valorado nada de lo que en este tiempo se lleva haciendo en Vizcaya.

En CNAE la única información real de cómo va este sistema CAPA, nos llega de la experiencia que están teniendo en la Asociación Provincial de Autoescuelas de Vizcaya (APAVI), y en base a esta experiencia paso a detallarte algunos aspectos que nos parecen extremadamente preocupantes.

1.- El cálculo del ratio de los alumnos que pueden ir a examen de circulación está basado en la bolsa de alumnos de "B" con la prueba de teórica o destreza aprobada que tenga cada

autoescuela, y se recoge ese número total de alumnos en base al histórico de los tres meses inmediatamente anteriores. Ese histórico es el que servirá para obtener el porcentaje de alumnos que la escuela pueda llevar a examen práctico en el ciclo que cada jefatura tenga. Todos sabemos que estos meses del año las escuelas sufrimos la mayor bajada de clientes, así pues el porcentaje para presentar a examen de circulación en los meses de junio y julio será especialmente bajo en todas las escuelas debido al histórico desde donde la aplicación toma los datos.

2.- Si para poder llevar un mayor número de alumnos a examen de circulación, a las autoescuelas les van a mirar la bolsa de alumnos aprobados de teórica y destreza, las autoescuelas intentarán, a través de distintas estrategias, tener una bolsa de teóricos aprobados suficientemente importantes para garantizarse un mayor número de pruebas de examen en circulación.

3.- Según la experiencia en Vizcaya, uno de los problemas que surge en ocasiones, es que la autoescuela y el aspirante no saben la fecha exacta de examen. En Vizcaya tenían cinco grupos de examen que permitía que todas las autoescuelas examinaran una vez por semana sin problemas relevantes, sin embargo ahora ese día de examen asignado puede adelantarse o retrasarse en función al cálculo que haga el sistema CAPA al calcular la máxima capacidad disponible en la jefatura.

Hay que tener en cuenta que la jefatura a la semana programa un número determinado de examinadores. Esta cifra no siempre coincide con el número de examinadores disponible (ya que alguno no está o se le puede dedicar a otras tareas), por lo tanto el número de alumnos examinados semanalmente oscila.

Cuando el sistema al citar a los alumnos de un día concreto le quedan vacantes libres que no son ocupadas por las escuelas de ese día, el sistema CAPA absorbe alumnos del día siguiente, generando la necesidad de llamar a alumnos que estaban previamente citados con el consiguiente perjuicio para el aspirante y para la autoescuela. (Imagínese que con un vuelo sacado en una determinada compañía, compañía al no tener sus plazas ocupadas en los vuelos anteriores nos llamaran por teléfono y nos adelantaran nuestro viaje. ¿Les parece esto correcto para la ciudadanía?).

El sistema CAPA asigna las circulaciones a cada autoescuela, estas circulaciones, hay que confirmarlas en las 24 horas siguientes a la recepción del e-mail que la jefatura envía informándonos del número máximo que cada escuela puede presentar. En caso de haber confirmado un número de circulaciones distinto, siempre dentro del ratio facilitado por la jefatura, la escuela debe volver a confirmar por e-mail el número de alumnos que finalmente presenta antes de la entrega de carpeta.

El sistema no admite más alumnos de los asignados a la escuela por la jefatura cada día y hay que tener en cuenta las equivalencias según los permisos para ajustar el número asignado:

Turismos: equivale a una 1 de circulación.

Motocicletas, equivale a 1,30 circulaciones.

Vehículos pesados, equivale a 2 circulaciones.

La experiencia de Vizcaya saca a la luz que uno de los problemas que tiene este sistema son las autoescuelas que dispongan de pocos alumnos en su bolsa de teórico. El ratio en estos casos es muy bajo y no es suficiente para poder examinar la demanda de los alumnos que tienen pendientes esas autoescuelas. En estas fechas en la provincia de Vizcaya a la mayoría de las

autoescuelas les sobra ratio, sin embargo las que disponen de menos volumen de trabajo, tienen dificultades ya que solo les dan ratios de uno o dos alumnos por semana con independencia del número de profesores que tengan.

Por otro lado, si existe una autoescuela solo de vehículos pesados, o si mayoría de sus alumnos en espera son de vehículos pesados, y además tiene un porcentaje bajo por suspensos en alumnos del permiso "B", el ratio (número de alumnos que puedo presentar a examen cada día) se ve mermado considerablemente.

Según esta información y la experiencia que Vizcaya está teniendo, este sistema CAPA no ayuda a mejorar la calidad del examen ni es la solución para las bolsas de espera en las provincias donde tienen problemas. Sin embargo, en las provincias que no tienen listas de espera y llevan los exámenes de circulación al día, se les está generando un problema muy grave, que ni las jefaturas, sin las autoescuelas, ni los ciudadanos tenían hasta ese momento.

También queremos mostrar nuestra disconformidad con los dos "factores de corrección" que sobre el sistema nos explicó la subdirectora adjunta, nos referimos a la penalización que supondría no informar a la jefatura provincial de la caída de examen de alguno de los aspirantes previamente citados y también el que se aplicaría en base al porcentaje de aptos en primera convocatoria que la escuela pueda tener. En ningún caso estas medidas nos parecen admisibles.

4.- No logramos entender el "porcentaje de aptos en primera convocatoria" para llevar más o menos alumnos a examen, como factor de corrección. Para esta Confederación este asunto es inaceptable. **Las autoescuelas no tienen ningún "arma" para evitar que un alumno pueda presentarse a examen, y en base a esto, a las autoescuelas, no se nos puede mermar nuestra capacidad de trabajo por algo en lo que no tenemos posibilidad de intervenir.**

Estamos seguros que en esa Subdirección general no valoraron el "posible boicot" que se puede hacer a una escuela particular de conductores cuando es examinada, en repetidas ocasiones por funcionarios con una tasa de suspensos superior a la media de la provincia, tema que en esa Subdirección saben que puede producirse, y que haría que el porcentaje de aptos de esa autoescuela bajara de manera consistente.

En CNAE, que nos hemos visto sorprendidos por esta medida, lo primero que se nos ocurre es que lo único que plantea este sistema es pasarle el problema de la falta de funcionarios examinadores que tienen en algunas jefaturas para dar un servicio de exámenes razonable, a las autoescuelas y a los ciudadanos que son los que lo sufren y pagan las tasas. **Esto parece más un "cupó encubierto", que como ustedes saben está rechazado por Sentencia Judicial, que ningún sistema novedoso que desde esa Dirección General se quiera poner en marcha. Esta patronal no está dispuesta a aceptar tal medida, salvo que podamos buscar soluciones que sean efectivas para todas las partes.**

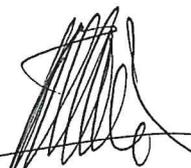
La verdadera realidad es que no necesitaríamos ningún tipo de sistema si hubiera suficientes examinadores con una distribución bien hecha por todo el territorio nacional que dé un servicio de exámenes razonable en todas las provincias.

Estimada Subdirectora, creo que antes de seguir implantando este sistema por otras provincias españolas y ver como se estropean algunas que efectivamente en estos momentos funcionaban bien, deberíamos crear un grupo de trabajo donde poner encima de la mesa la experiencia de los que lo están utilizando, la posición de CNAE, la de su Dirección General, y con todas las valoraciones puestas en conjunto, sacar las conclusiones que nos lleven a no

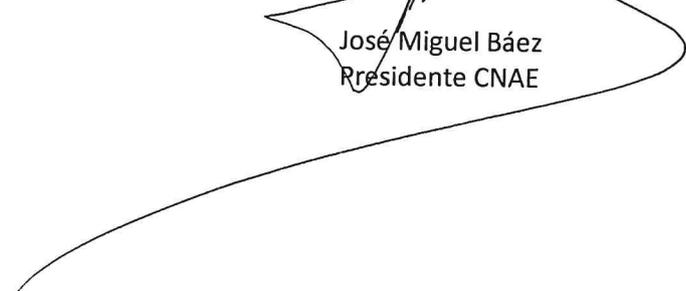
crear nuevos problemas e intentar solucionar los problemas que haya en aquellas provincias en las que sí es necesario intervenir.

Esta Confederación Nacional, como siempre, está a disposición de esa Dirección General de Tráfico para colaborar y ayudar a la resolución de esta situación que nos afecta a todos.

Un saludo.



José Miguel Báez
Presidente CNAE



Mayte Crespo

De: formacion.educacionvial <formacion.educacionvial@dgt.es>
Enviado el: miércoles, 13 de marzo de 2019 12:59
Para: 'Mayte Crespo'
Asunto: CONTESTACION ESCRITO
Datos adjuntos: 12032019 CONTESTACION CNAE CAPA.pdf

Buenos días,

Adjunto se envía contestación a su escrito de fecha 6 de marzo.

Reciban un cordial saludo.

Subdirección General de Formación y Educación Vial



Subdirección General de Formación y Educación Vial

C/ Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid
Tel.: +34 91 714 33 36
E-mail: formacion.educacionvial@dgt.es

www.dgt.es

Este correo electrónico, así como cualquiera de sus anexos, contiene información confidencial. Su contenido es para uso exclusivo de sus destinatarios, por lo que queda prohibida la difusión, copia o utilización de dicha información por terceros. Si usted lo recibiera por error, por favor, notifíquelo al remitente y destruya el mensaje con todas sus copias.



MINISTERIO
DEL INTERIOR



SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

O F I C I O

S/REF.:

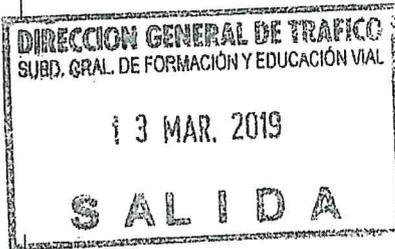
N/REF.: SAFV /MJA

FECHA: 07/03/2019

ASUNTO: Contestación escrito

JOSÉ MIGUEL BAEZ CALVO
CONFEDERACIÓN NACIONAL DE
AUTOESCUELAS

Avda. Juan Pablo II, 54
28223 Pozuelo de Alarcón
(MADRID)



En contestación a su escrito de fecha 6 de marzo de 2019, en el que se realiza una serie de consideraciones en relación a la puesta en marcha del sistema de capacidad de pruebas de aptitud, pongo en su conocimiento lo siguiente:

1. El sistema Capacidad Pruebas de Aptitud (CAPA) se encuentra actualmente en fase de prueba e implantación de forma piloto en las Jefaturas Provinciales de Vizcaya, Zaragoza y Sevilla. En las tres provincias, y como paso previo a su implantación, se convocaron reuniones informativas con el sector, presididas por personal directivo de la Subdirección Adjunta de Formación Vial.

El procedimiento de puesta en marcha ha sido el siguiente:

- **Vizcaya:** La Jefa provincial de tráfico convocó a las asociaciones y a todas las autoescuelas de la provincia para una reunión informativa, previa a la implantación. Esta reunión se celebró el día 24 de octubre de 2018 en la sala de teórico de las pistas de examen. Por parte de la Jefatura, además de la Jefa Provincial y el Subjefe, acudió personal del servicio de exámenes. Por parte de la Subdirección Adjunta de Formación Vial acudieron la Subdirectora Adjunta, el Jefe de Sección de Formación de Conductores y el Jefe de Sección de Proyectos. Durante toda la mañana se informó a los asistentes y se respondió a todas las preguntas de las Escuelas Particulares de Conductores. El presidente de la Asociación Provincial (APAVI), D. Iñigo Montenegro, Vicepresidente a su vez de CNAE a nivel nacional, no asistió a la reunión a pesar de haber sido convocado a la misma, acudiendo en su lugar D^a Milagros López. Con posterioridad a esta reunión ha habido dos comunicaciones de la Jefatura a APAVI informando sobre la implantación los días 27 de noviembre y 17 de diciembre. A día de hoy en la Jefatura de Bilbao está funcionando el nuevo sistema con éxito, siendo muchas las escuelas que han trasladado su satisfacción a la Jefa provincial.

C/ Josefa Valcárcel, 44
28071 MADRID
Tel: 91 714 33 36



- **Zaragoza:** El Jefe Provincial de Tráfico convocó a las tres asociaciones y a todas las escuelas de conductores de la provincia a una reunión informativa, previa a la implantación. Esta reunión se celebró el día 21 de febrero en un salón de actos cedido por la Delegación de Hacienda. Por parte de la Jefatura, además del Jefe Provincial, acudió la Jefa de Servicio de Exámenes. Por parte de la Subdirección Adjunta de Formación Vial acudió la Subdirectora Adjunta, el Jefe de Sección de Formación de Conductores y el Jefe de Sección de Proyectos. Durante toda la mañana se informó y se respondió a todas las preguntas de las escuelas particulares de conductores. El representante provincial de CNAE, D. Sergio Olivera, asistió a la reunión.

Posteriormente, ya en la sede de la Jefatura Provincial, se han mantenido reuniones con las asociaciones para la puesta en marcha. A día de hoy se están realizando cambios en la aplicación para adaptarla al escenario propio de Zaragoza, siendo algunos de esos cambios los solicitados por las propias asociaciones de escuelas. La fecha efectiva de inicio está por determinar ya que depende de la ejecución de las modificaciones solicitadas, estando prevista en las próximas semanas.

- **Sevilla:** La Jefa Provincial de Tráfico convocó a las asociaciones de escuelas de la provincia para una reunión informativa, previa a la implantación. Esta reunión se celebró el día 5 de marzo en la sede de la Subdelegación de Gobierno, siendo presidida por el Subdelegado del Gobierno. Por parte de la Jefatura, además de la Jefa Provincial acudió la Jefa de Servicio de Exámenes. Por parte de la Subdirección Adjunta de Formación Vial acudió la propia Subdirectora Adjunta, la Jefa de Área de Formación de Conductores y el Jefe de Sección de Proyectos. Durante toda la mañana se informó y se respondió a todas las preguntas de las escuelas particulares de conductores. Por parte de CNAE acudieron D. Francisco Velasco Vázquez, vicepresidente, D. Juan Miguel Álvarez Gómez y D. Alberto Matador.

Desde la Jefatura han convocado reuniones con todas las escuelas, siendo programadas los días 8 y 11 de marzo.

En estos momentos se está analizando el caso concreto de la situación de Sevilla para la implantación de CAPA. La fecha concreta se determinará cuando sepamos



las adaptaciones que requiera la aplicación pero también será cuestión de semanas.

Además de la información a los representantes de CNAE de las provincias seleccionadas como pilotos, también ha estado informado oportunamente y desde un primer momento D. Ricardo Cano, presidente de APAMAD y miembro y representante habitual de CNAE ante la DGT. En concreto, se le informó por primera vez una reunión mantenida con el Director General de Tráfico el día 19 de marzo de 2018. Posteriormente, como indica en su correo, se informó de nuevo a los representantes de CNAE, D. Ricardo Cano y D. Ruben Castro el pasado 26 de febrero de 2019, en una reunión en la que no sólo se explicó el funcionamiento del sistema sino que se atendió a todas sus preguntas. Todos los asistentes a dicha reunión, representantes nacionales de autoescuelas, sindicatos de profesores y examinadores, expresaron su apoyo al proyecto, manifestando el propio D. Ricardo Cano su deseo de una pronta implantación del sistema CAPA en Madrid al considerarlo un sistema que proporcionará orden a la organización de los exámenes.

Por todo ello queda patente que la implantación piloto se ha realizado informando puntual y extensamente a la patronal del sector en dichas provincias.

2. En cuanto a las características del sistema como proyecto piloto, le informo que sobre los pilares marcados y sobre la aplicación desarrollada, se está acabando de perfilar el sistema con la experiencia adquirida tras su puesta en marcha en las provincias piloto. Resulta por ello absolutamente errónea la afirmación realizada en su escrito en el sentido de que CAPA se está implantando en nuevas Jefaturas sin haber valorado nada de lo que se está haciendo en Vizcaya, de hecho, muchas de las mejoras que el sistema ha experimentado en los últimos meses se deben precisamente a la experiencia adquirida en Vizcaya. Aunque no es una información pública, el grupo de trabajo que ha desarrollado el proyecto, formado por funcionarios de la Subdirección y de distintas Jefaturas, se reunió en Bilbao el pasado día 12 de febrero precisamente para analizar la experiencia de Vizcaya y continuar con los desarrollos del sistema en base a dicha experiencia piloto.

3. Por lo que respecta a las apreciaciones que realiza específicamente sobre el sistema, debo indicarle que contiene numerosos errores, que paso a exponerle:

- El cálculo de la bolsa de alumnos no se formula únicamente sobre el permiso de la clase B sino sobre la bolsa de alumnos de todas las categorías, con el teórico o la destreza aprobados en los dos últimos años y que por tanto están pendientes de la prueba de circulación.



- La bajada de clientes que dicen experimentar en estos primeros meses del año y que hace bajar a su vez la bolsa de la provincia, no afecta a la capacidad que se asignará a las escuelas ya que esta se determina por el porcentaje sobre el total y no sobre los números absolutos. Por tanto esta primera apreciación no es correcta.
- No podemos hacernos responsables de las estrategias que las escuelas desarrollen para captar clientes.
- La fecha de examen, si bien no es exacta es muy aproximada y sobre un ciclo de mínimo cinco días y máximo de quince, que determinará la Jefatura. A modo de ejemplo, si el ciclo es por ejemplo de ocho días, las escuelas examinarán una vez cada ocho días el número de alumnos que les corresponda conforme los cálculos de CAPA. Por tanto, si la Jefatura decide mantener el ciclo de cinco días, las escuelas seguirán examinando una vez a la semana, no cambia. Precisamente uno de los aciertos que CAPA garantiza es el mantenimiento de un calendario de examen fijo con ciclos de examen cortos (la variación en la fecha puede ser de un día anterior o posterior pero no más y siempre dentro del ciclo).
- En cuanto a lo indicado sobre que el número de examinadores oscila, evidentemente es un dato que conocemos puesto que se trata de nuestro propio personal. Los cálculos de CAPA se realizan sobre la capacidad real de la Jefatura incorporando el dato de los examinadores disponibles al día. Obviamente puede haber imprevistos, pero exactamente igual que puede haberlos ahora.
- El sistema de reasignación de capacidad sobrante, en el caso de que se produzca, se ha desarrollado en función de lo que se venía haciendo en Vizcaya, por lo que no van a observar modificación alguna. El sistema establecido para recuperar capacidad en caso de que alguna escuela concorra con menos alumnos de los que podría presentar es un sistema voluntario que pretende optimizar al máximo la capacidad de examen y que ya a día de hoy, sin CAPA, supone una gestión de última hora ya que lógicamente se trata de cubrir vacantes producidas por bajas de último momento.
- El sistema CAPA establece los parámetros y envía los correos a las escuelas sobre la capacidad. El plazo con el que las escuelas tienen que confirmar los alumnos que van a presentar lo establecen las Jefaturas, exactamente igual que ahora, en función de su organización interna.
- El sistema no admite la presentación por parte de las escuelas de más alumnos de los que corresponden en función de su demanda. Esa es la base de todo el nuevo sistema ya que, si fuese de otra manera, no habría organización posible y volvería el caos.
- La ratio sobre la capacidad total que corresponde a cada escuela es proporcional a su demanda (+/- factor de corrección) para las escuelas grandes y también para



las pequeñas. El sistema es el mismo para todas. Esta particularidad es la que lo dota de objetividad y hace que sea un sistema justo y equitativo.

- En lo referido a las escuelas con mayoría de exámenes de clases superiores, en el piloto efectivamente se detectó que una escuela en Vizcaya se vio gravemente afectada en los cálculos automáticos porque su bolsa la conformaban 120 aspirantes (aproximadamente) de permisos superiores y uno sólo del permiso B, que además suspendió. El factor de corrección se le aplicó viéndose perjudicada y por ello ya se han hecho las modificaciones en el programa para que no vuelva a suceder. Como ya le he referido se trata de una experiencia piloto cuyo objetivo no es otro que depurar posibles errores, así como evaluar la funcionalidad de forma que podamos sacar conclusiones para finalmente efectuar ajustes y mejoras. En todo caso le informo que la Jefatura hizo un esfuerzo añadido a fin de corregir ágilmente el error y examinar a los alumnos de la escuela afectada.
- En relación con sus apreciaciones respecto a las penalizaciones, de nuevo realiza afirmaciones erróneas ya que el factor de corrección de aptos en ningún caso es una penalización sino una corrección. Como le he indicado, la bolsa de alumnos de una escuela la conforman los alumnos de la misma pendientes de examen de circulación. Cuantos más alumnos pendientes de examen más bolsa tendrá la escuela, pero esos alumnos son tanto nuevos como alumnos que no aprueban. Si obtuviésemos el porcentaje de capacidad que corresponde a cada escuela únicamente con el dato de la bolsa estaríamos bonificando con más capacidad a la bolsa constituida por alumnos suspendidos. La aplicación del factor de corrección del porcentaje de aptos, viene a corregir esta perturbación del sistema.
- El hecho de limitar en el ciclo siguiente la presentación de las escuelas que no hayan confirmado la realidad de alumnos presentados busca optimizar la capacidad. Si una escuela con una capacidad de ocho alumnos el día del examen presenta únicamente tres, nos encontramos con una pérdida de cinco exámenes, por ello se ha insistido a las escuelas en que confirmen cuántos alumnos van a presentar para que de esa forma la Jefatura pueda poner en marcha el sistema de reasignación. De hecho, se ha observado que algunas escuelas mantienen como práctica la no confirmación para de esa manera presentar menos el día del examen, lo que nos ha llevado a adoptar la medida. Siguiendo el ejemplo anterior, si una escuela con una capacidad de ocho, confirma esos ocho pero presenta tres, el ciclo siguiente, independientemente del porcentaje de capacidad que le asigne el sistema CAPA, se le limitará como máximo a tres. Con esta medida el sistema CAPA pretende acabar con una práctica habitual que merma la capacidad de exámenes de la Jefaturas.



4. En cuanto a la influencia de los examinadores de tráfico en el sistema, informamos de lo siguiente:

- Aunque entendemos que la percepción de las escuelas es que hay examinadores más condescendientes y examinadores más exigentes, la gran mayoría de nuestros examinadores se mueven dentro de la misma horquilla en lo que a porcentajes de aptos se refiere, siendo excepcionales los casos que se salen fuera de esa horquilla.

Aun así, para corregir esas posibles desviaciones, la DGT ha aprobado dos instrucciones de supervisión de examinadores en las que precisamente una de las acciones fundamentales consiste en la detección de estos posibles casos a fin de actuar sobre ellos para corregirlos. Además este año 2019 toda la plantilla de examinadores de España va a recibir un curso de armonización de criterios en el Centro de Exámenes de Móstoles impartido por los Coordinadores Especialistas de Formación.

Si aún a pesar de la puesta en marcha de todas estas medidas se diera algún caso de examinador sensiblemente más riguroso en alguna provincia, todas las Jefaturas disponen de sistemas establecidos de rotación de examinadores entre las distintas escuelas, sistema que en un futuro se integrará en las aplicaciones informáticas, por lo que el grado de afectación o perturbación de ese caso en el sistema será prácticamente irrelevante y en todo caso afectará por igual a todas las escuelas. Las reglas son las mismas para todas lo que da objetividad al sistema.

5. El nuevo sistema no es un modelo de cupo sino de un porcentaje de capacidad en función de la demanda real, algo completamente distinto, objetivo y equitativo. El cupo que la Sentencia mencionada declaró inválido era un número fijo de alumnos por profesor, algo completamente distinto al sistema CAPA. A juicio del Tribunal Supremo ese límite de alumnos por profesor limitaba la capacidad de enseñanza de los formadores, motivo fundamental de su anulación, algo que como es obvio, en este sistema no se produce.

Su desarrollo e implantación se ha efectuado con la colaboración imprescindible de un grupo de trabajo conformado por expertos en la organización interna de exámenes en las Jefaturas. Ahora, en fase de piloto, estamos recogiendo las observaciones y apreciaciones de las escuelas participantes a las que la Subdirectora Adjunta personalmente, en las reuniones mantenidas con éstas, les ha solicitado colaboración y participación. En concreto, en las realizadas en marzo de 2018 (se informa al Presidente de la Asociación provincial de Madrid y directivo de CNAE de forma directa por DGT y a



MINISTERIO
DEL INTERIOR



SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

través del expediente SA 16/2017 Exámenes Autoescuelas), octubre de 2018 (se informa a la Asociación Provincial de Vizcaya y al vicepresidente de CNAE nacional), febrero de 2019 (se informa a la Asociación Provincial de Zaragoza) y marzo de 2019 (se informa a la Asociación Provincial de Sevilla).

Por todo lo referido con anterioridad, la implantación progresiva de CAPA en todas las Jefaturas de España continuará, una vez finalice el piloto en las tres provincias donde se ha iniciado, al considerar que se trata de un sistema objetivo y equitativo de la distribución de la capacidad de examen, que además viene a terminar con todos los enfrentamientos y procesos en marcha ante distintas administraciones.

Lamentamos la sorpresa que me relata en lo referido a la puesta en marcha de esta medida en fase piloto, pero ni la compartimos ni la comprendemos, ya que como le he expuesto, una parte no despreciable de sus directivos provinciales y nacionales estaba al corriente de la activación del sistema. Por todo ello sería oportuno que en lo sucesivo se contraste y valide la información.

Agradezco como siempre su disposición para colaborar con la Dirección General de Tráfico en la mejora de los sistemas de gestión de exámenes.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE
FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

M. Lidón Lezano Pérez





Confederación Nacional de Autoescuelas

Avda. Juan Pablo II, 54
28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Tel. 91 352 02 57 Fax. 91 715 00 19
e-mail: secretaria@cnae.com
www.cnae.com

ASUNTO: Respuesta a su escrito de fecha 07/03/2019 – Sistema CAPA

Como respuesta a su escrito de fecha 7 de marzo de 2019, por el que da respuesta al nuestro de fecha 6 de marzo sobre las apreciaciones de esta institución a la puesta en marcha del sistema de capacidad de pruebas de aptitud (en lo sucesivo, CAPA), le reitero nuevamente, a pesar de su incompreensión, que esta Confederación no ha sido debidamente informada por parte de la Dirección General Tráfico sobre el funcionamiento de dicho sistema, ni tampoco sobre el modo ni calendarios de implantación del proyecto piloto, ni mucho menos sobre los resultados que se vienen obteniendo del mismo.

Le recuerdo que, al igual que la organización a la que Ud. pertenece, esta Confederación se encuentra conformada por Asociaciones Provinciales con personalidad jurídica propia, autónomas e independientes de CNAE, y por tanto, el hecho de informar a miembros de tales asociaciones no puede entenderse ni darse por hecho que también lo ha sido la organización que presido.

Insisto, para este asunto concreto, la organización que presido no ha sido convocada expresamente en ninguna ocasión. De hecho, la primera noticia que tuvo esta Confederación sobre este asunto fue en la reunión celebrada el pasado 26 de febrero de 2019, a las 16:30 h., en la Sala de reuniones de los Servicios Centrales de la DGT en Madrid (segunda planta), a la que asistieron en representación de esta casa D. Ricardo Cano y D. Rubén Castro; reunión que, como podrá comprobar en la invitación remitida, se convocó para “*compartir un café y también opiniones y puntos de vistas*” sobre diferentes aspectos que atañen a la formación de conductores. En los momentos finales de esta reunión la Subdirectora Adjunta de Formación Vial, Dña. María José Aparicio, se refirió, de manera sucinta y apresurada, al sistema CAPA, y ciertamente, tuvo a bien responder a las preguntas que nos surgieron en base a los comentarios realizados por la propia Subdirectora, pero no porque se tuviera un perfecto conocimiento del funcionamiento del sistema.

Y con respecto a las muestras de apoyo al sistema manifestadas en dicha reunión, permítame contradecirla, pues hubo quien manifestó su desacuerdo con la implementación del sistema, siendo interpelado por la Subdirectora Adjunta para que expusiera las razones de su oposición, para lo cual utilizó una expresión que, seguro recordará, “*me chirrían los porcentaje utilizado para el cálculo del número de aspirantes a presentar por las escuelas*”, y añadió que no consideraba que fuera un plan efectivo para solucionar los problemas que se tienen en

algunas provincias. En cualquier caso, entendemos que para valorar el sistema es preciso conocer con mayor detalle al ofrecido en la reunión los pormenores de su funcionamiento, así como los resultados que se van obteniendo de la prueba piloto implementada en Vizcaya, datos que no se ofrecieron, por lo que en ningún caso los comentarios trasladados en aquella reunión por los representantes de CNAE deben interpretarse como una muestra de apoyo o desacuerdo al sistema, sino simplemente como un anhelo de que dicho sistema sirva para resolver los problemas de exámenes que actualmente tenemos en algunas provincias, algo que también fue puesto en duda.

Por lo que respecta a las referencias que Ud. hace a las reuniones provinciales sobre la implementación del sistema CAPA, debo participarle lo siguiente:

- Vizcaya: Ud. misma manifiesta que fue la Jefatura Provincial de Tráfico quien convocó a las **asociaciones y a las autoescuelas de la provincia** para una reunión informativa, no habiendo sido convocada, obviamente, esta Confederación Nacional. Si bien es cierto que fue invitada nuestra Asociación Provincial, le reitero lo dicho con anterioridad respecto a la independencia y autonomía de dichas asociaciones.

Por lo que respecta a la consideración de la Jefatura de Bilbao sobre el funcionamiento exitoso del sistema y que muchas autoescuelas han trasladado su satisfacción a la jefa provincial, no deja de ser un comentario parcial y de parte interesada que, sin ponerlo en duda, no lo podemos contrastar. En cualquier caso, nuestra Asociación de Vizcaya (APAVI) nos traslada la versión opuesta y que un gran número de autoescuela, principalmente empresas pequeñas, están absolutamente en contra de la implementación definitiva del sistema CAPA porque han observado que con el mismo disminuye su capacidad de examen, esto es, disminuye el número de alumnos que pueden presentar al examen en cada convocatoria.

- Zaragoza: repetir nuevamente el mismo comentario realizado con relación a la provincia anterior y respecto de las asociaciones provinciales. CNAE no fue convocada.

No obstante, puestos en contacto con D. Sergio Olivera, presidente de la Asociación Provincial de Zaragoza, nos ha comentado que, de momento, la prueba piloto del sistema aún no se ha implantado, y que, como bien dice Ud. en su respuesta, la fecha efectiva de inicio está por determinar, luego poca valoración podemos tener sobre los resultados obtenidos en dicha provincia y la valoración que del sistema puedan tener las autoescuelas.

- Sevilla: reiterar nuevamente lo dicho con relación a la convocatoria, si bien añadiendo que los asistentes a la reunión del 5 de marzo, D. Francisco Velasco Vázquez, D. Juan Miguel Álvarez Gómez y D. Alberto Matador, lo hicieron como representantes de la Asociación Provincial de Sevilla, y no de CNAE.

En cualquier caso, el escrito al que Ud. da respuesta es anterior a las reuniones mantenidas en esta provincia, y por tanto, sin tener conocimiento de la información que nuestra asociación provincial pudiera haber obtenido al respecto. Aún así, para que se haga una idea de la valoración que le merece a nuestra asociación provincial de Sevilla, y a pesar de no haber obtenido resultado alguno pues no se ha puesto en marcha aún el sistema, le invito a que solicite a su Jefatura Provincial una copia del escrito presentado al respecto por la Asociación Provincial de Sevilla, con fecha de entrada en la Jefatura el pasado 11 de marzo de los corrientes.

Por otro lado, y antes de entrar a los pormenores del sistema y la opinión que nos merece, le participo que nos gustaría formar parte del grupo de trabajo que ha desarrollado el proyecto y que analiza los resultados del mismo, al objeto de poder ofrecer nuestra opinión como afectados por el sistema, o al menos, poder ser oídos en alguna de las reuniones que se celebren al efecto.

Por lo que respecta a nuestras consideraciones, que según Ud. son erróneas, comentar:

- No entendemos la afirmación que realiza para desmentir nuestra opinión acerca de la reducción de la capacidad que se asignará a las escuelas si se toma como base para el cálculo de asignación los aptos en el teórico o en las pruebas de destreza, por lo que le ruego nos lo aclare: *“...no afecta a la capacidad que se asignará a las escuelas ya que esta se determina por el porcentaje sobre el total y no sobre los números absolutos”*

- Variabilidad de la fecha de examen: los ciudadanos no pueden estar plenamente disponibles y a expensas de que la Jefatura de turno adelante o retrase la fecha del examen. Ha de tenerse en cuenta que muchos de ellos han solicitado permiso en el trabajo, o en sus quehaceres diarios, o deben programarse y organizarse en los mismos para poder realizar la prueba, no pudiendo cambiar el día a capricho

La fecha de examen debe conocerse con exactitud, y debe ser respetada. Reitero el símil que al efecto referimos en la carta del 6 de marzo sobre la obtención de un billete para realizar un viaje en avión, en un día y fecha concreta, y de repente se pone en contacto la compañía con el cliente para decirle que debe adelantar un día el vuelo porque las plazas no se han cubierto.

- *“El sistema no admite la presentación por parte de las escuelas de más alumnos de los que corresponde en función de su demanda”*. Efectivamente, esos es así; el problema viene porque el número de alumnos que calcula el sistema siempre es menor que la demanda real de la autoescuela.

- Factor de corrección de porcentaje de aptos: con independencia del nombre que se le dé, al final, este factor penaliza a las autoescuelas que disponen de alumnos pendientes de examen de circulación con pruebas realizadas y suspendidas, ya que considera que estas autoescuelas dispondrían de mayor capacidad de examen. Aplicar este factor de corrección perjudica, en definitiva, al ciudadano, ya que

valoramos de diferente forma a un aspirante que se presente por primera vez, que a los que se presentan por segunda o más veces. Estos últimos también tienen derecho a examen, pagan o han pagado su tasa correspondiente y, a pesar de haber suspendido una o varias veces, también quieren presentarse a examen para obtener el permiso. Por lo tanto, debería valorarse de igual modo a uno y a otros, formando todos ellos parte de la bolsa de alumnos pendientes de examen de la autoescuela, no debiéndose aplicar este factor de corrección.

A mayor abundamiento, este factor de corrección no tiene en consideración si la escuela examina o no en un centro desplazado, circunstancia que también perturba o adultera el sistema, habida cuenta que, a priori, las pruebas de circulación en un centro desplazado son más sencillas que las realizadas en el centro de la provincia, y consecuentemente el porcentaje de aptos a la primera suele ser más elevado en aquellas escuelas que examinan en centros desplazados.

- Factor de corrección por no confirmar los alumnos que se presentarán a examen o por no cumplir lo confirmado: en muchas ocasiones, la inasistencia de un alumno no es conocida a priori por la autoescuela, pueden sucederse múltiples causas ajenas a la autoescuela que motiven la inasistencia de un alumno: enfermedad, trabajo,... Por ello consideramos absolutamente injusto que se penalice siempre que se haya producido una ausencia, sin prever que puedan existir causas justificativas de la misma.

Puestos a establecer factores correctores absolutamente objetivos y vinculados realmente con la capacidad de ejercicio y actividad de las escuelas, deberían establecerse en función del tipo de contrato de trabajo con el que se encuentra contratado el profesor en la autoescuela, ya que no puede tener la misma capacidad de actividad, y por ende, la misma capacidad de examen, la escuela que tiene contratado a un profesor a jornada completa que la que lo tiene a media jornada o jornada parcial. Algo similar al cómputo de capacidad de los examinadores.

- Una apreciación más. Si a través de este sistema se pretende resolver los problemas de organización y capacidad de exámenes de las Jefaturas Provinciales, lo deseable hubiera sido que el desarrollo de las pruebas piloto se hubieran llevado a cabo en provincias donde existen actualmente verdaderos problemas y retrasos, y no así en provincias en las que el sistema de exámenes funciona relativamente bien, aún sin el sistema CAPA, toda vez que su implementación en estas provincia no va a reflejar circunstancias que suelen plantearse en aquellas que tienen problemas.

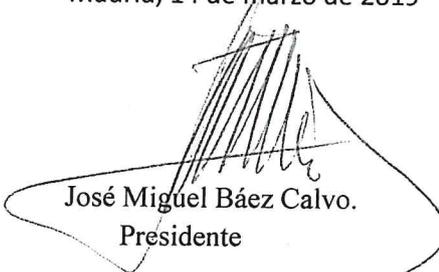
Por último, en el punto 5 de su escrito, manifiesta que *“no es un modelo de cupo sino de un porcentaje de capacidad en función de la demanda real...”*. Llamémoslo como Ud. desee, pero lo cierto y real es que es un sistema que limita el número de alumnos que una autoescuela puede presentar a examen, menoscabando así la libertad de empresa y productividad consagrado en el artículo 38 de la Constitución.

Además, como ya hemos comentado anteriormente, este sistema no atiende a la demanda real, pues desde el momento que se establecen penalizaciones (factores correctores, para DGT), la demanda real se está desnaturalizando.

Sin perjuicio de todo lo expuesto, y con espíritu colaborador, **le solicito poder mantener una reunión con Ud. y su equipo al objeto de tratar en profundidad todas las cuestiones planteadas sobre este sistema**, la cual se puede repetir en el tiempo, con carácter periódico, al objeto de evaluar la implementación del sistema CAPA e intercambiar apreciaciones al respecto.

Atentamente,

Madrid, 14 de marzo de 2019



José Miguel Báez Calvo.
Presidente

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.- SUBDIRECCIÓN GENERAL DE FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL.- MADRID.