



Confederación Nacional de Autoescuelas

COMISIÓN DE

PROYECTOS,

ESTUDIOS y

LEGISLACIÓN

ACTA 07/12/2.016

ÍNDICE

Contenido

ASISTENTES	3
1. PRÓLOGO.....	4
2. BRAINSTORMING	5
3. TRABAJO PROPUESTO: AUTOESCUELA DE CALIDAD	10
ANEXOS.....	28
ANEXO I: FORMACIÓN DE CALIDAD: JUSTIFICACIÓN.....	28
ANEXO II: DESARROLLO DE LA ENSEÑANZA Y APRENDIZAJE DE LOS CONDUCTORES.....	39
ANEXO III: AUTOESCUELA DE CALIDAD	47
ANEXO IV: DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.....	76
ANEXO V: PERMISOS MILITARES	77
ANEXO VI: LEY OMNIBUS.....	79
ANEXO VII: REGLAS PARA LA ELABORACIÓN DEL NUEVO REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES.....	87
ANEXO VIII: EL PROFESOR DE FORMACIÓN VIAL Y DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE.....	90



**ACTA DE LA COMISIÓN DE PROYECTOS, ESTUDIOS Y LEGISLACIÓN EL DÍA
SIETE DE DICIEMBRE DE DOS MIL DIECISÉIS**

ASISTENTES

D. José Manuel López Marín; Dña Eva Martínez Ferrandis; D. Juan Carlos Muñoz; D. Enrique Lorca; D. Luís Fernando Varela García; D. Carlos Bricio Manzanares; D. Ismael Carrón; D. Luis Álvarez y D. Andoni Martín Lázaro

AUSENTES

Se excusa por encontrarse atendiendo otro compromiso a D. Roberto Ramos.

[\(volver al índice\)](#)

En Pozuelo de Alarcón en la sala de juntas de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) siendo las diez horas y treinta minutos del día siete de diciembre de dos mil dieciséis se reunió la comisión de proyectos, estudios y legislación, con la asistencia anteriormente expresada, y bajo la Presidencia de D. José Manuel López Marín, al objeto de celebrar sesión ordinaria convocada al efecto.

Declarado abierto el acto por la Presidencia se trataron seguidamente los asuntos que se relatan a continuación:

1. PRÓLOGO

La presente reunión de esta comisión, tal y como se indica en el orden del día de la misma, se centra de manera monográfica en la elaboración de un documento que sirva como punto de partida para concretar las propuestas que el sector de los centros de formación vial pretende trasladar al actual Gobierno, a través de la Dirección General de tráfico (en adelante DGT). Se considera que esta comisión es la adecuada para realizar este documento de propuestas ya que, por un lado podríamos considerar estas como proyectos, y por otro, porque la legislación es una de las áreas de trabajo que tiene asignada la misma formando incluso parte de su nombre ambas cuestiones, siendo este el de "Comisión de Proyectos, Estudios y Legislación".

El motivo fundamental para el desarrollo de este documento parte de la petición por parte del presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (en adelante CNAE), D. José Miguel Báez (en adelante D. J.M.B.), durante la pasada Convención Nacional celebrada en la ciudad de León entre el viernes 18 y el domingo 20 de noviembre, durante la que expresa que le parece adecuado hacer partícipe, de esas peticiones a trasladar al Gobierno, a todas las autoescuelas a través de las diversas asociaciones provinciales que forman parte de CNAE. Dado lo laborioso que puede ser para cada autoescuela la redacción de aquellas propuestas que ellas consideren oportunas, se considera desde esta comisión, la necesidad de elaborar el presente documento para que pueda ayudar a las mismas en esta labor. Para ello se requiere no solo de la elaboración de una serie de propuestas concretas si no de las justificaciones que sostengan las mismas, siempre teniendo como referencia la imprescindible mejora de la seguridad vial como telón de fondo.

Para poder desarrollar esta labor se considera que se deben afrontar muy diversos frentes pero teniendo como referencia la realidad actual, en la que el factor humano se ha demostrado en diferentes estudios como el causante principal, muy destacado, de gran parte de las víctimas acaecidas en nuestras vías. En buena lógica se centrarán entonces las propuestas a trasladar al nuevo Gobierno en la mejora de dicho factor para lo que es imprescindible mejorar el proceso formativo de los conductores especialmente pero también de los restantes usuarios de las vías, tanto para la obtención como para el mantenimiento tanto del permiso de conducción. Así mismo se considera que es necesario afrontar una imprescindible adaptación del sector de la formación vial a esta nueva realidad.

Cabe indicar que algunos miembros de esta comisión ya trabajaron sobre algunas de estas propuestas durante el mes de marzo del presente año y por otra que algunos otros miembros han desarrollado diferentes trabajos, recogidos como anexos del presente acta, y que seguidamente pasamos a debatir quedando recogidas las reflexiones dimanadas del correspondiente debate, como a continuación se detalla.

[\(volver al índice\)](#)

2. BRAINSTORMING

D. José Manuel López Marín (en adelante J.M.L.M.): Comienza su exposición el responsable de la comisión, defendiendo que en su opinión existen dos visiones dentro del sector:

- Dos filosofías:

- La mercantilista, que esta nos está llevando a la ruina desde hace años.
- Revolucionaria, en el sentido de "cambio", de necesidad de enfocar la profesión de manera distinta.

Menciona la necesidad de informar al sector de aquellas cuestiones que nos afecta como tal y que para ello es muy importante que todos los trabajos que se están elaborando deben hacérselos llegar. Esto entre otras cuestiones conseguirá que gran parte de él que está engullida por las urgencias del día a día , podrá tener una perspectiva más genérica de la situación y de las necesidades derivadas de la misma.

D. Enrique Lorca (en adelante E.L.): no le parece mal el proceso seguido ya que considera que mucha gente no tiene tiempo ni ganas de leer con la profundidad requerida los Reglamentos objeto de los cambios a proponer. Considera que gran parte del sector no se leerá la información mandada si esta es copiosa.

D. J.M.L.M.: habla de la necesidad de mostrar al sector el camino hacia un futuro sostenible del mismo y una vez esté esto consensuado y definido hablar de cómo realizar la transición hacia ello, respetando por descontado sus derecho, fijándonos en aquellas profesiones que han tenido que afrontar revoluciones similares (odontólogos, psicólogos, etc...). Incluso nuestra propia profesión ha tenido que afrontar situaciones similares en el pasado, cuando pasamos de depender del

Ministerio de Industria a la DGT. Que la situación deriva en prácticas muy nocivas para el conjunto de la sociedad y para la seguridad vial en general.

D. Juan Carlos Muñoz (en adelante J.C.M.): hace referencia a un anuncio del permiso de la clase A en el que se proporciona el permiso de una manera muy oscura y que lo indignante no es que se "vean" esos anuncios si no "lo que hay detrás" de ellos y que esas prácticas nos dañan por completo.

D. E.L.: insiste en la necesidad de resumir todo lo proporcionado a los sectores ya que se puede producir una saturación de información que vaya en contra de los intereses perseguidos.

D. Andoni Martín Lázaro (en adelante A.M.L.): como secretario de la presente comisión informa del enfoque pensado para la misma, siendo este de manera resumida la actuación sobre dos reglamentos, el de las escuelas particulares de conductores y el de conductores, ambos los de mayor afección para el desarrollo de la actividad de los centros de formación vial como así como para los aspirantes a la obtención del permiso de conducción.

Tanto D. E.L. como a **Dña Eva Martínez Ferrandis (en adelante E.M.F.)** consideran que el planteamiento debe ser otro. D.E.L. indica que él tuvo una reunión con **D. José Miguel Báez (en adelante J.M.B.)** en la que le expuso un trabajo relacionado con la obtención del permiso A y en la que hablaron de no centrarse en los reglamentos de autoescuelas y conductores. Que sería más importante desarrollar un programa de formación vial amplio y concreto, para poder presentarlo a la Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial (en adelante Comisión Parlamentaria) cuando se tengan los contactos oportunos. Es la manera de aportarles algo interesante.

Dña. E. M. F.: habla de la importancia de que contestemos en primer lugar claramente a la pregunta, ¿qué queremos que sea una autoescuela en el futuro?, ya que ideas podemos aportar muchas, pero que en una exposición de motivos antes de modificar una ley es imprescindible indicar cuál es el objetivo perseguido con dichos cambios.

D. E.L.: cree que si definimos adecuadamente el modelo de autoescuela que queremos y presentamos el programa de formación vial aludido, supondrá de manera inevitable la modificación de algunos artículos en los reglamentos de autoescuelas y de conductores.

D. J.M.L.M.: insiste en la necesidad de informar al sector de la situación conjunta y de las cuestiones sobre las que estamos debatiendo para que puedan aportar posteriormente las ideas que ellos consideren oportunas. Para ello hay que difundir los trabajos realizados

D. A.M.L.: informa que todos los trabajos forman parte del acta de esta comisión bien en el cuerpo de la misma o bien como anexos al final de la misma y que en esta ocasión así será también.

D. Juan Carlos Muñoz (en adelante J.C.M.): inicia su intervención indicando que una amplia mayoría estamos de acuerdo en la necesidad de clase teóricas y prácticas obligatorias pero que en una encuesta realizada recientemente en su asociación aparece también un número muy significativo de profesionales que abogan también por una formación en materia de destreza ya que en muchos casos los aspirantes acceden al permiso de conducción sin tener que haber realizado maniobra alguna dadas las características de muchas ciudades, entre otras Valencia que es la sede de la asociación que él representa.

Otra opinión mayoritaria extraída de la misma encuesta indica que se considera que no se llegarán a establecer los ciclos de clases obligatorias porque se percibe que eso sería favorecer económicamente a un sector muy concreto. Continúa informando que en su opinión, las inversiones estatales siempre favorecen algún sector, mantienen y crean puestos de trabajo en el mismo, en resumidas cuentas lo dinamizan. Que si nos bajamos a las cifras de año 2.015 están arrojando los siguientes datos:

- Factor vehículo (4 a 13% de las muertes)
 - Inversiones en automoción 225M€ en el plan PIVE.
 - ¿A quién favorece?
 - Directamente: a los fabricantes y concesionarios.
 - Indirectamente: a toda la sociedad por mejorar el parque automovilístico y haber menos muertes.
 - Los medios de comunicación han criticado de manera generalizada el plan indicando la necesidad de dotar de más fondos el mismo.
- Factor vía (10 al 35% de las muertes)
 - Mantenimiento y creación vías...200M €.
 - ¿A quién favorece?
 - Directamente: a las constructoras y sus subcontratas.

- Indirectamente: a toda la sociedad en general (mejores carreteras y menos accidentes).
- **Múltiples críticas por la escasez de inversiones y el deterioro de las vías por el insuficiente mantenimiento.**
 - Los medios de comunicación y también diversas encuestas realizadas entre los conductores, han indicado que les parecen insuficientes las cifras de inversión indicadas.
- **Factor Humano (90% de las muertes)**
 - Las inversiones se han limitado de manera casi exclusiva a la mejora de los medios de control de velocidad (radares) y campañas de sensibilización.
 - En cuanto a formación solo se ha centrado en la implantación del modelo del examen de calidad que además es algo que viene obligado desde Europa.
 - Podemos decir que las inversiones en este factor son prácticamente inexistentes.
 - Si se invirtiese esas cifras vistas en los otros factores, en el reciclaje de conductores eso daría para poder acometer mucha formación y como consecuencia poder mejorar la seguridad vial.

Si no se invierte en formación es imposible llegar al objetivo de "CERO MUERTOS" ya que mientras no se conozcan los factores de riesgo no es posible que la gente actúe para evitarlos.

D. Ismael Carrón (en adelante D.I.C.) informa que el Ministerio de Fomento da unos 4M de € para formación de los conductores profesionales.

D. Carlos Bricio Manzanares (en adelante D. C.B.M.): proporciona un documento que recoge el criterio que aplica la Dirección General de Tráfico (DGT) en relación el reglamento de las escuelas particulares de conductores y lo que la misma piensa al respecto de lo que debe ser una autoescuela. Podemos considerar que esto puede ser un elemento de consulta.

Dña. E. M. F.: incide en la necesidad de sacar de esta reunión una conclusión clara sobre la autoescuela que queremos de cara al futuro. Al hilo de ello, D. J.C.M. y D. A.M.L. ponen el foco también en la necesidad de que hablemos de la formación del profesor de formación vial y de su reciclaje.

D. C.B.M.: informa de que él tiene un trabajo de hace unos años en el que ya hablaba de todo esto. En ese informe se habla de la necesidad de mejorar la calidad de la formación ofrecida por parte del sector.

D.A.M.L.: indica que podemos consensuar que esta cuestión de la búsqueda de la autoescuela de calidad es algo en lo que coincidimos todos y que ello será un beneficio para todos los actores partícipes, empezando por los aspirantes a la obtención del permiso de conducción, a través de una mejora de su formación, hasta la propia sociedad que dispondrá de una reducción de los costes sociales y económicos como consecuencia de la elevación de la media, en términos de calidad formativa conseguida, de la masa de conductores que la componen. Una vez indicado esto invita a que los diferentes miembros que componen la comisión procedan a exponer sus trabajos que van todos ellos en la línea expresada de búsqueda de la calidad formativa.

D. Fernando Varela García (en adelante D.F.V.G.): indica que en su opinión debemos tener muy presente el proceso comunicativo en el que, en su opinión, es donde estamos demostrando las mayores carencias y considera imprescindible que nuestros trabajos, reflexiones salgan del seno de la propia comisión. Lanza una reflexión ante un posible fracaso al respecto de si esto puede coincidir o no con los intereses de la asamblea general a la que se debe hacer partícipe de las propuestas dimanadas desde esta comisión y que sea la misma la que defina cual de las alternativas marcadas (mercantil vs revolucionaria).

D. J.C.M.: indica que varios miembros de esta comisión forman parte de la Junta Directiva en la que se puede hablar y en cualquier caso todos estamos en la asamblea general e igualmente podemos hablar en ella.

D. E.M.F.: plantea la posibilidad de hacer una exposición a la asamblea en la que resumamos los asuntos tratados, estableciendo un programa en el que cada miembro de la comisión haga una exposición de su parte.

D. J.M.L.M: plantea que lo suyo sería hacer un congreso monográfico sobre el tema.

D. F.V.G.: Plantea una serie de preguntas muy oportunas para poder definir el rumbo a tomar:

- ¿Queremos cambiar?

- Que estamos dispuestos a hacer para ello?
- ¿Cuál es el objetivo? Para conseguirlo, ¿está dispuesto a asumir las responsabilidades? ¿Puede? ¿Está capacitado?

Una vez que se tenga en cuenta esto habrá que establecer los pasos a dar para ello.

D. J.M.L.M.: indica que siempre que se han hecho cosas en el sector ha sido muy anárquico y que esta comisión tiene potencial para elaborar algo conjunto para conseguir una adaptación a los tiempos y necesidades actuales.

D. F.V.G.: La asamblea de la próxima semana (15/12/2016) es monotemática sobre la reunión con DGT y Comisión parlamentaria y plantea si será una reunión en la que habrá una toma de contacto general o si se va a profundizar llegando a un nivel de detalle muy elevado. Tanto D. E.L. como D. J.C.M. le indican que se deben llevar propuestas concretas en relación a lo hablado sobre el modelo de autoescuela que queremos de cara al futuro.

D.J.C.M.: propone que algún o algunos miembros de esta comisión deberían asistir a la reunión con DGT y Comisión parlamentaria ya que conocemos los proyectos y parece más operativo y eficiente esto que explicarlo a unos terceros para que sean ellos sean los interlocutores en dichos foros. [\(volver al índice\)](#)

3. TRABAJO PROPUESTO: AUTOESCUELA DE CALIDAD

D.E.L.: comienza una exposición sobre un trabajo (se adjunta completo como ANEXO III) al respecto del modelo de autoescuela del futuro. Se trata de un trabajo genérico que expone una serie de puntos entre los que se destacan los siguientes:

- Definición de los "Objetivos" "Estrategia" y "Plan de acción".
- Objetivos:
 - Formación de calidad.
 - Reducción de la siniestralidad.
 - Prestigio de CNAE y del sector.
 - Eliminación de las malas praxis profesionales.
- Estrategia:
 - De menos a más. Es más aplicable
 - Proyectos fácilmente aplicables.
 - Respaldo de organizaciones de prestigio.

- Elección del a quién presentar, y en qué momentos, los proyectos.
- Plan de acción:
 - Presentar a lo largo de las próximas semanas. ¿Por qué? Se visualizan los datos estadísticos de las cifras de reducción de muertes en accidentes de tráfico a nivel europeo (recogidos en el Anexo). Estas cifras demuestran la necesidad de activar otras políticas preventivas en esta materia.
 - La Comisión parlamentaria, también plantea la necesidad de traer esta temática a la primera línea de las preocupaciones de la sociedad española planteando la necesidad de un pacto de estado al respecto. Se hace referencia al diario de sesiones del congreso que recoge estas y algunas otras cuestiones (se encuentra en el siguiente enlace [http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERDOC&CONF=BRSPUB.cnf&BASE=PU12&PIECE=PUWC&DOCS=1-1&FMT=PUWTXDTS.fmt&OPDEF=Y&QUERY=\(D\).PUBL.+%26+\(CONGRESO\).SECC.+%26+\(COMISION-SOBRE-SEGURIDAD-VIAL-Y-MOVILIDAD-SOSTENIBLE\).ORSE.+Y+DSCD-12-CO-60.CODI](http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERDOC&CONF=BRSPUB.cnf&BASE=PU12&PIECE=PUWC&DOCS=1-1&FMT=PUWTXDTS.fmt&OPDEF=Y&QUERY=(D).PUBL.+%26+(CONGRESO).SECC.+%26+(COMISION-SOBRE-SEGURIDAD-VIAL-Y-MOVILIDAD-SOSTENIBLE).ORSE.+Y+DSCD-12-CO-60.CODI)). Se adjunta el documento completo de la sesión en pdf aparte como Anexo IV)

Se concluye que estas cuestiones aludidas dibujan un escenario propicio para iniciar el camino de aplicación del cambio necesario para el sector de la formación vial.

Ateniéndonos al "de menos a más" que se ha propuesto como uno de los argumentos de la estrategia a aplicar se pasa a describir el sello de calidad para el permiso de la clase A. Se considera adecuado ya que este permiso ya dispone de la asistencia obligatoria a un curso regulado, cuestión que se considera ideal para el resto de permisos. Otro aspecto a tener en cuenta es la mortalidad entre los conductores usuarios de este permiso, 245 en 2.015 (32% más que en 2.014.) y este año las cifras van peor aún.

En caso de que sea exitosa la aplicación de esta propuesta se podrá proponer la ampliación hacia otras actividades como las relacionadas con el C.A.P. o el A.D.R. y porque no al resto de permisos, de manera progresiva.

La asociación de fabricantes de motocicletas a nivel europeo está proponiendo un sello similar más enfocado en ese caso a las personas que ya son conductoras de motocicletas y no tanto para los aspirantes a serlo. Se trataría de una especie de ISO a la que se podrán adherir las empresas que lo

estimen oportuno para lo que deberán someterse a las indicaciones establecidas. Su intención es aglutinar las diversas tendencias formativas que existen a nivel europeo y hacer una especie de curso estandarizado. Se plantea que porque no puede hacer un sello propio la CNAE ya que disponemos de la entidad y de los conocimientos suficientes. Para ello se considera imprescindible el apoyo de organizaciones como:

- Las asociaciones de víctimas.
- Plataformas de motoristas.
- Fesvial.
- Fabricantes de motocicletas.
- Cualquier otra organización relacionada con la seguridad vial

El distintivo de calidad debería desarrollarlo una empresa externa. Debe tener una buena difusión para que tenga el calado suficiente entre los profesionales del sector y la sociedad. Se debe hacer partícipes del proceso de comunicación a las asociaciones provinciales para dotarlas del prestigio oportuno y hacerlas más atractivas. Entre otras cuestiones esto será también un acicate para la DGT y la Comisión parlamentaria además de ser una manera de salvaguardar la reputación de la propia CNAE dada su proactividad propositiva.

Las autoescuelas que se adhieran al sello, necesariamente deberán pasar por cursos de formación que les permita impartir ellos unos cursos con una mayor calidad. La enseñanza debe estandarizarse para evitar que cada uno enseñe lo que quiera, cómo quiera y cuándo quiera. Es imprescindible que la asistencia esté controlada para lo que se propone el empleo de controles biométricos tanto para la parte teórica como para las prácticas. Estos elementos ya están desarrollados por la CNAE. Crucial en este sentido serían las auditorías, que están pensadas en dos formatos:

- Tiempo real, solicitando a profesores y/o alumnos su identificación, para lo que se les otorga un cierto tiempo.
- Aleatoria

Las auditorías sería ideal que las llevase a cabo la DGT pero en caso de que ella no lo afronte podrían realizarse mediante alguna empresa u organismo externo (universidades, Intras...)

En la parte práctica ocurriría lo mismo.

El coste se calcula que será unos 100€.

¿A quién debemos proponer todo lo indicado? A la DGT, instituciones europeas, Fomento, Comisión parlamentaria, CIECA,

En cuanto al resto de permisos sería ideal poder aplicar esto mismo desde el momento inicial pero dada la estrategia descrita y que hemos resumido en un "de menos a más" tal vez sea un poco ambicioso aunque siempre se debe tener claro que el objetivo final es la aplicación de este formato a todos los permisos. Para ello se debe trabajar en la elaboración de un proyecto suficientemente atractivo. En esa línea, y centrándonos en el permiso de la clase B, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Teórica:
 - Parte de los contenidos deben impartirse en las aulas. Especialmente importante en este sentido son los contenidos relacionados, por ejemplo, con la transmisión de valores y actitudes (percepción del riesgo o primeros auxilios, entre otros). Algunos de estos contenidos podrán llevar aparejados el uso de algunos elementos o el complemento de otros docentes, como por ejemplo:
 - Simuladores (vuelco, choque).
 - Maniqués.
 - Testimonio de víctimas.

Estos complementos serán en elemento regulador del sector ya que el elevar las exigencias supondrá la necesidad de adecuación a ello.

- Parte de los contenidos, se podrán realizar sin la asistencia física a las aulas. Serían los no incluidos en el punto anterior. Hemos de tener en cuenta que no podemos cerrar los ojos a las nuevas herramientas docentes.
- Práctica, se proponen varias cuestiones:
 - Adaptación de los exámenes a las características de los accidentes y muertes en tráfico:
 - La mayor parte de los exámenes no transcurren por carreteras convencionales.
 - Autopistas y autovías.

- Conducción nocturna.
 - Condiciones adversas en pistas cerradas.
 - Examen exigente adaptado a las exigencias de la circulación actual. Modelo similar al británico.
- Formación DUAL.
En ella se combina la formación con los vehículos manuales y los eléctricos (automáticos). Esto ampliará la formación recibida por los conductores y su predisposición favorable a los vehículos más amables con el entorno.
En los lugares en los que se está aplicando esta formación DUAL (Alemania y Austria) se inicia la formación con el vehículo eléctrico para, a partir del momento en el que el alumno ya sea capaz de integrarse con el resto de usuarios pasar al vehículo manual, escalando su proceso formativo.

Estas propuestas vuelven a elevar las exigencias a las autoescuelas y como consecuencia serán elementos reguladores del sector.

D. J.C.M.: indica que por él se suprimía el vehículo manual. No tiene sentido hoy en día y la tendencia de la tecnología es la desaparición del manual y que incluso con los cambios que se van a exigir a los fabricantes de vehículos a partir de 2020, en materia de medición de los consumos esto se disparará más aún. Esto provoca que deberíamos adelantarnos y empezar a promover este cambio nosotros mismos.

También indica que en su asociación acaban de comprar un vehículo híbrido para hacer una prueba sobre esa conducción DUAL.

D. Luis Álvarez (en adelante D. L.Á.): informa que a CNAE llaman cada vez más autoescuelas preguntando por la posibilidad de matricular un vehículo híbrido. Es decir que la tendencia del sector es a ir incorporando estas tecnologías.

D. E.L.: habla de la influencia que el sector de las autoescuelas podría tener en la sociedad como impulsores de la introducción y uso generalizado de los vehículos eléctricos dada la influencia directa en los alumnos y también en la indirecta sobre la ciudadanía por ser nosotros usuarios de la misma a través de la formación DUAL.

D. A.M.L.: como miembro también de la Comisión del vehículo de conducción autónoma, también en la CNAE, informa de alguna de las propuestas planteadas en ella entre las que se encuentra la elaboración de un curso propio sobre los vehículos eléctricos e híbridos para lo que se considera adecuado contactar con los diferentes fabricantes para que los miembros de dicha comisión se reúnan con ellos y poder recibir la información y formación que las mismas consideren oportuno proporcionarnos y de esa manera convertirnos prácticamente en prescriptores, no ya de las marcas, si no del concepto del vehículo eléctrico e híbrido, algo que no solo nos abrirá nuevas líneas de negocio si no que además ayudará a mejorar la percepción que se tiene del sector así como a motivar al mismo.

D. J.C.M.: pregunta si nuestras asociaciones no nos permiten probar los coches. En la suya disponen de vehículos para ello siendo este un servicio más de su asociación.

D. E.L.: informa que la gran mayoría de usuarios de vehículos eléctricos se afilia a ellos. Es decir no se vuelven a comprar vehículos de combustible fósil.

D. A.M.L.: habla de algunas de las grandes ventajas que en su opinión detecto él tras haber probado algún modelo recientemente. Menciona la ausencia de ruido, la progresividad en la entrega de potencia, en cuanto a los precios, comentados como uno de los déficits de este tipo de vehículos indica que si nos centramos en la adquisición exclusivamente está de acuerdo pero considera que esto no es exacto ya que se deben valorar aspectos como las subvenciones para la adquisición, las posibles exenciones de impuestos como el municipal de vehículos de tracción mecánica, de peajes, del pago de zonas de estacionamiento limitado, o incluso de la no aplicación de limitaciones como el acceso a zonas céntricas en ciudades. Otro aspecto crucial en el capítulo económico es que los costes de mantenimiento prácticamente desaparecen.

Indica que todas estas cuestiones forman parte de un segundo trabajo que está desarrollándose desde la Comisión del vehículo de conducción autónoma.

D. E.L.: pide que CNAE abandere este proyecto ante la Comisión parlamentaria y la DGT.

D.C.B.M.: indica que el gran problema de los vehículos eléctricos radica en su autonomía y que Tesla es el único que pasa de 200km a lo que se

le comenta que depende de trayectos ya que el vehículo se va recargando en determinadas fases.

Se considera que esto provoca la necesidad de que el vehículo eléctricos sea un opción como segundo vehículo pero difícilmente puede ser el único.

D.A.M.L.: comenta que hay aplicaciones que muestran la ubicación de los puntos de recarga. Algunas incluso son propias de marcas de automóviles. El modelo que él probó más recientemente (Renault Zoe) dispone de 280 kilómetros de autonomía y según le informaron se ha sacado ya una versión de batería que amplían la autonomía a 400km.

También hay un taxista en Valladolid al que le sigue, contactado a través de LinkedIn, que con un Nissan Leaf quiere llegar a 300.000km de vida útil con las baterías originales y ya ha superado los 250.000km. Según parece, reforzando lo indicado por D.E.L., tras esta experiencia considera que nunca más volverá a ser propietario de un vehículo de combustible fósil.

D.E.L.: retoma lo relativo a la formación presencial obligatoria y para ello alude a un informa aportado por D. J.C.M. en el que se recoge las condiciones que se aplican para la obtención de los permisos de conducción a través de la escuelas militares de conducción, afectadas por el mismo Reglamento de Conductores, que las escuelas particulares de conductores. El informe aportado por D. J.C.M. se adosa al final de este acta como Anexo V.

Se concluye entre todos tras la lectura de dicho informe, que uno de los datos indica que esa vía militar para la obtención del permiso de conducir, exige de manera obligatoria de un número variable, según permisos, de clases presenciales. Otro dato muy significativo es el hecho de que en el año 2.015 no han tenido ningún fallecido por accidentes de tráfico, no solo en el desarrollo de la labor de los miembros de los diferentes ejércitos. Tampoco han fallecido por accidentes de tráfico durante ese año, en sus vidas civiles. La conclusión a extraer parece muy clara, la asistencia obligatoria y los controles al respecto redundan en una mejora de la cualificación de los conductores y reducen los riesgos de sufrir accidentes.

D.J.C.M.: indica que habría un dato muy interesante, que nos podría proporcionar la DGT, aunque no crea que lo vaya a hacer, y es el relacionado con el número de accidentes que tienen los militares en su vida civil.

D.E.L.: continuando con las justificaciones para la solicitud de clases obligatorias, para lo que retoma las gráficas sobre la reducción de accidentes en Europa. En ellas se puede ver que existe una correlación entre las clases obligatorias y la reducción de muertes por accidentes ya que los que más los reducen son aquellos que disponen de clases obligatorias al igual que los que menos los minoran, son los que no disponen de dichas clases.

Dña E.M.F.: pregunta si en estas cifras se tienen en cuenta los habitantes de cada país a lo que se le informa que son muertes por millón de habitantes.

D.J.C.M.: pone encima de la mesa que en estas cifras también se incluyen los turistas y que España es un país que soporta un gran número de ellos. Tampoco se reflejan en las cifras españolas aspectos como la gran reducción del uso del transporte por carretera desde la proliferación de otros medios como puede ser el AVE. Cifra la reducción en el caso de la comunicación Valencia-Madrid en el 70%.

También se refiere a un estudio que posee en el que se relaciona el porcentaje de aptos de una provincia con la mortalidad en ella. Según ese estudio a mayor índice de aptos mayor mortalidad.

D.A.M.L.: indica que este último estudio puede ser un punto argumental muy relevante en el caso solicitar un modelo de examen similar al británico, cuestión en la que coinciden los miembros de la comisión.

D.C.B.M.: hace referencia a un estudio de hace unos años elaborado por él en el que se relacionaba el coste de la obtención de un permiso y la siniestralidad de la provincia. Según se refleja en él, cuanto más caro era el permiso menos accidentes tenía la provincia.

D.E.L.: para continuar con el trabajo presentado hace oca el asunto de la Seguridad Vial y la Prevención de Riesgos Laborales (S.V. y P.R.L.)

En su opinión, y en la del resto de miembros de la comisión, tiene que impartirse por parte de los profesores de formación vial y plantea que la asociación de Murcia va a ser el representante de la federación de empresarios de Murcia en la mesa correspondiente en la que se va a tratar

sobre la gran incidencia que tiene la seguridad vial en las muertes y bajas laborales.

Indica que las asociaciones deben tutelar y controlar esta formación y que los PFV deben estar específicamente formados para ello. Se debe tocar conducción segura y eficiente. Las asociaciones deben disponer de simulador de vuelco, de choque frontal, amoxofobia, conducción segura motos, nuevas tecnologías, etc... Esto puede ser un elemento que nos diferencia claramente de los técnicos de prevención de riesgos laborales. Lo anterior se debe proponer a Sindicatos, confederaciones empresariales provinciales, CEOE e Instituto nacional de seguridad e higiene en el trabajo.

D. I.C.: Indica que se debe cambiar la Ley de prevención de riesgos laborales para que puedan los profesores de formación vial impartir esta formación. Es imprescindible a día de hoy que esta formación la imparta un servicio de prevención de riesgos ajeno.

D.E.L.: indica que hay dos opciones. La primera sería que a los profesores de formación vial los contratase un servicio ajeno de PRL. La segunda sería que nosotros como asociación, confederación o como sea vayamos a las empresas acompañados del servicio con el que tiene el acuerdo la CNAE. Se trata no de eliminar un técnico superior de PRL si no que ellos impartan su parte y nosotros la de seguridad vial.

A.M.L.: pregunta por la posibilidad de que la CNAE cree un servicio de prevención ajeno propio.

D. I.C.: le contesta que es un asunto bastante complejo a nivel administrativo y que no es una temática que en CNAE se domine como para afrontarla adecuadamente.

D.E.L.: Para acabar la presentación se hace referencia a la formación continuada del conductor a lo largo de todo el ciclo vital.

Según parece en Europa existe un proyecto para esa formación continuada que debe estar a punto de entrar en la Comisión Europea.

D.J.C.M.: informa que según parece una Eurodiputada de Aragón (Inés Ayala) debió hacer referencia a ello en una jornada a la que él asistió. Da algunas ideas en relación a la necesidad de esta formación a lo largo del ciclo

vital al amparo de argumentos como el perfil del conductor muerto que son entorno a los 48 años o a que en las cifras de muertos con 65 años o más se obvian aspectos como los kilómetros que conducen pero que si se tuvieran en cuenta este tipo de variables sin duda se dispararía la cifra y como consecuencia la necesidad de que reciban formación.

D.C.B.M.: indica que al trabajo solo le falta una cuestión que es la referente a la formación continua de los profesores.

Se le indica que eso es algo que por descontado se debe introducir.

D.E.L.: indica que hay un aspecto muy relevante que nos está haciendo daño y es el hecho de que no hay estudio alguno que demuestre que la obtención del permiso de conducción a través de una autoescuela es más seguro que por cualquier otro método. Sería muy interesante poder realizar ese estudio aunque no parece que España sea el país ideal ya que no hay conducción acompañada como en otros lugares de Europa.

D.F.V.G.: indica que lo importante no es cuantas horas se obligaría en su caso a asistir a clase, si no el para qué se está y que ello debe estar en la línea de buscar un aprendizaje significativo, es decir integrar y provocar un cambio en el alumnado. Cuando se habla de calidad habría que empezar por definir que es calidad. Necesitamos buscar que el alumno interiorice unas actitudes adecuadas. Considera que el profesor de formación vial medio hoy en día no está cualificado para ello.

D.E.L.: nos informa que D. J.M.B. le solicito un informe sobre la formación de los examinadores en los países del ámbito europeo para ver si se puede obtener una correlación entre la misma y las cifras de muertes en accidentes de tráfico.

D.J.C.M.: indica que la DGT por vía telemática, está pasando una encuesta a cada alumno que se examina para evaluar varios aspectos entre los que se encuentra el servicio proporcionado por el examinador.

D.A.M.L.: plantea como conclusión del trabajo expuesto que lo que le vamos a exponer a la administración ¿es un sello de calidad para el permiso de la clase A solo o lo extendemos a todos? Hay que tener en cuenta

D. J.C.M.: defiende que mejor para todos y que hay que exigir tanto o más en el reciclaje de los profesores de formación vial (P.F.V.). También indica que lo hablado en otras ocasiones al respecto del acceso a la profesión de P.F.V. como un grado medio no es viable ya que estos grados se pueden efectuar con dieciséis años.

D. L.Á.: le indica que de momento no hay ningún grado y que lo que existe es una cualificación profesional que está sin desarrollar adecuadamente.

D. J.C.M.: según nos han informado no se ha desarrollado como consecuencia de la negativa por parte de la DGT de hacerlo. En su opinión el acceso a la profesión de P.F.V. debe ser un grado superior ya que estos se realizan a partir de los dieciocho años.

D.C.B.M.: indica que debemos aportar algo en relación a la mejora de la calidad del examen y que sin ello no podremos hacer nada.

D.F.V.G.: pregunta por el desarrollo que tendrá la asamblea del día quince en la que se tratará sobre las propuestas a trasladar a la Comisión parlamentaria y a la DGT. En su opinión, y en la del resto e miembros de la comisión, se considera importante que podamos exponer los trabajos realizados para poder informar adecuadamente a los restantes presidentes.

D. L.Á.: Hace tres añadiduras a la exposición realizada por D. E.L.

Comienza por las encuestas relacionadas con el PxP en la que se alude a que los alumnos de estos cursos indican que sería interesante que los contenidos de los mismos deberían formar parte de los que se impartan para la obtención del permiso. Él dispone de un informe al respecto que pasará a Enrique para que pueda incorporarlo al informe que nos ha presentado. Juan Carlos indica que hay otra encuesta elaborada por el Intras, muy interesante en este sentido, en la que se recoge que el 80% de los conductores defienden que ellos han aprendido seguridad vial en las autoescuelas mientras que el 20% se reparte entre el colegio y campañas de concienciación. Luis indica que en el informe se valora sobresalientemente al PFV por encima del psicólogo o de la víctima del accidente de tráfico ambos partícipes también de la impartición de estos cursos.