



REFLEXIONES DE CNAE EN RELACIÓN A LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA DE SERVICIOS A LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES.

1. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) uno de cada dos muertos en países desarrollados, de edades comprendidas entre los 15-35 años, fallece por causa de un accidente de circulación. Es, por tanto, un tema de interés general que tiene una repercusión directa en la seguridad vial pública y por tanto en la Salud Pública.
2. ¿Por qué el Gobierno no contó antes con CNAE para asesorarse de los pros y los contras de la implantación de la Directiva de Servicios que pretende liberalizar, entre otros sectores, el de las autoescuelas y que tendrá una repercusión crucial en la enseñanza de la conducción y, por tanto, en la siniestralidad en las carreteras ya que atañe directamente, a la formación de los futuros conductores?

Hasta el 21 de abril de este año, la única información recibida por CNAE fue a través de la prensa y, a partir de esta fecha fue cuando la Confederación Nacional de Autoescuelas, que representa casi el 90% del sector de las autoescuelas, es miembro de la EFA (Federación Europea de Autoescuelas), ostenta la presidencia de la Confederación Iberoamericana de Escuelas de Enseñanza de la Conducción y también es miembro del Consejo Superior de Seguridad Vial en España, se enteró oficialmente de la intención del gobierno de integrar a las Autoescuelas en la Directiva de Servicios.

3. El Gobierno decide con la implantación en España de la Directiva de Servicios, liberalizar, entre otros, el sector de las autoescuelas, motivado, muy probablemente, por la decisión personal de algún grupo de altos funcionarios sin tener en cuenta que una alteración tan grande en el modelo de enseñanza como el que se pretende, especialmente sin estudios o investigaciones que lo justifiquen y avalen, podría significar un importante retroceso en el complejo proceso formativo y preventivo y, posiblemente, tendrá una repercusión negativa en todo el sistema de seguridad vial actual.
4. La media Europea para superar la prueba teórica, en los países donde hay mayor incidencia en la formación teórica por libre, es de 15 intentos por alumno, y en España, tras la formación en una autoescuela, es de tan sólo de dos; queremos no pensar, por tanto, que teniendo en cuenta que la renovación le cuesta al alumno 85€ (la diferencia sería de 637,5€ por alumno que desee superar la prueba teórica) puede ocultarse, tras la decisión del Gobierno de implantar la Directiva de Servicios en España,

un interés recaudatorio por encima de la correcta formación de los futuros conductores.

5. ¿Es realmente necesario liberalizar el sector de las autoescuelas? ¿Es comparable la actividad realizada por una autoescuela con, por ejemplo, una fábrica de ladrillos? Francamente no, ya que existen casi 9.000 autoescuelas en todo el territorio nacional y, además, la actual legislación permite a cualquier persona obtener su permiso de conducción de la clase B por libre, por lo que nadie está obligado a tener que acudir a una autoescuela para obtener dicho permiso. Si eligen este modelo de enseñanza es, sin duda, por la mejor formación recibida de manos de un profesional.
6. La decisión del Gobierno de implantar la Directiva de Servicios en España, integrando en ella a las autoescuelas es totalmente discriminatoria, dejando a España en una clara situación de inferioridad ya que, permitirá que estados de la UE, como Alemania, puedan ejercer la actividad de la enseñanza de la formación teórica en nuestro país pero no permitirá que empresarios españoles del mismo sector realicen la misma actividad en Alemania ya que ellos no tienen en proyecto la implantación de la citada Directiva en este sector de la formación vial de los conductores.

No tiene sentido que los foráneos tengan más facilidades que los profesionales españoles que conforman el tejido empresarial en la actualidad.

7. El Gobierno de España ¿se preocupa realmente por la siniestralidad en las carreteras y la formación de los conductores? Se ha invertido mucho dinero en mejorar nuestras carreteras (estando muy bien situadas respecto a la media europea), en radares para disminuir la velocidad media en nuestras vías, campañas sobre el uso del cinturón, el casco, etc., la disposición contenida en el Proyecto de reforma de la LSV de 2 de abril de 2009, que obliga a destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, pero, a la hora de la verdad, de implantarse la Directiva de Servicios, el principal factor en la seguridad vial que es el factor humano, no recibirá una formación teórica de calidad, lo que repercutirá, con toda seguridad, en un incremento de los fallecidos y heridos en nuestras carreteras debido, precisamente, a la mediocre formación que recibirán los conductores.

Los estándares de exigencia de calidad, de formación y de estructura actuales no deben ser infravalorados y, los procedimientos de autorización han de partir como mínimo del nivel exigido en la actualidad.

8. La enseñanza de la conducción, tal y como hace hincapié CNAE en el informe con fecha 7 de mayo de 2009 que envió a la Secretaría Técnica del Ministerio del Interior y a la audiencia.leyomnibus@meh.es se logra

tras una formación teórica y una aplicación práctica de los conocimientos teóricos adquiridos. Separar, como pretende esta Directiva, ambos pasos en la formación del futuro conductor va en detrimento de la calidad de la enseñanza. CNAE considera básico y fundamental que sea el mismo profesor que enseña la parte teórica el que tenga la posibilidad de desarrollarla en la práctica.

9. El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, ¿tendrá capacidad para controlar todas las nuevas escuelas de formación teórica que, previsiblemente, se abrirán en España? Preveo que difícilmente podrá llevarse a cabo, ya que, actualmente, con casi 9.000 centros (con 37.000 empleados directos entre profesores, directores y personal administrativo), la capacidad de inspección de la DGT, y por tanto de calidad en los mismos, no se está realizando como sería necesario, por falta de inspectores, presupuesto, etc., por tanto, ¿quién inspeccionará y garantizará ante la sociedad el correcto funcionamiento y calidad formativa de estos nuevos centros?
10. Los países sudamericanos soportan índices muy altos de heridos y fallecidos en carretera. Con el objetivo de salir de esta vorágine de cifras negativas que repercuten en todos los segmentos de la sociedad, ven a España como un ejemplo a seguir para reducir estas cifras, para ello, han tomado la decisión de mejorar la formación vial de la sociedad apostando, precisamente, por la formación de los conductores en centros especializados (autoescuelas). Por lo que, ¿qué imagen transmitirá ahora el Gobierno a la sociedad Española y a los países latinoamericanos que nos ven como ejemplo a seguir en materia de formación vial?
11. La formación de conductores debe ser objeto de un sistema de enseñanza unificado en la UE, es decir, de una Directiva específica que, en concordancia con otras, como la 2003/59/CE y la 2006/126/CE, en lo relativo a la formación del personal examinador, permitan mejorar los niveles de calidad formativa en los Estados miembros y alcanzar los objetivos fijados por la UE en la reducción del número de víctimas mortales, ya que, y es un hecho constatado, el factor humano está implicado entre el 70 y el 90% de los accidentes.

≈