



INFORME



1. PONENCIAS MÁS INTERESANTES

1.1 INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL BELGA

El Sr. Mark Tant del Gobierno Belga expuso que en Bélgica los ciudadanos se pueden examinar por libre o por autoescuela, aunque debido a la siniestralidad y a la especialización de las autoescuelas, la población vuelve a confiar en las autoescuelas.

El índice de aprobados de libre y autoescuelas es similar. Por lo que el Presidente de EFA el Sr. Jhon Lepine intervino diciendo que probablemente habría que revisar el nivel de exigencia del examen práctico, ya que la preparación por libre comparada con la recibida por un profesional, no puede ser equiparable.

1.2 NEO INFORMATION SYSTEMS (COREA DEL SUR)

El Sr. AnSeung presentó el sistema de examen de su país. Sorprendió el alto grado de utilización de las nuevas tecnologías. Tanto en el examen teórico como en el práctico usan tablets para evaluar a los candidatos. Los vehículos están equipados con ACC (sistema de frenada automática anti alcance), sistema de detección en ángulo muerto, GPS, sensores, cámaras en los coches desde diferentes ángulos, grabando toda la prueba, y pudiendo así analizar el vídeo. Gracias a toda esta tecnología, al finalizar el examen obtienen un informe donde aparecen: recorrido, velocidad, objetivos cumplidos, fallos, etc.

Como curiosidad destacar que existen 14 idiomas para poder hacer el examen teórico, el uso de tablets con o sin conexión a Internet facilita la realización de los mismos, como ellos dicen, “en cualquier lugar y a cualquier hora”.

El índice de aprobado es de un 60% y los suspensos en segunda convocatoria aprueban.



1.3 UNIVERSIDAD DE HASSELT (BÉLGICA)

El Sr. Tom Brijs comentó que han creado unas aplicaciones para conductores y peatones, con el objetivo de grabar datos relacionados con problemas de tráfico, comportamientos, etc., para analizarlos y proponer soluciones para mejorar la seguridad vial.

1.4 MINISTERIO DE COMUNICACIONES Y OBRAS (CHIPRE)

El Sr. Soteris Kolettas nos habló de que el país dispone de 14 examinadores, el porcentaje de aprobados es del 67%, con un total de 23.788 exámenes/año y con 16.000 nuevos conductores/año.

El número de autoescuelas en el país es de 286.

Han entrado como miembros CIECA de nuevo, ya que desde 2013 por motivos económicos tuvieron que salir.

1.5 DGT: APRENDIZAJE PERMANENTE DE LOS PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL

La Sra Mónica Colás presentó el proyecto que prevé la DGT para la formación continua de los profesores de formación vial.

OBJETIVOS:

- **ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE AUTOESCUELA MEJORANDO EL PAPEL DE LOS PROFESORES EN LA FORMACIÓN VIAL**
- **MEJORA EN EL PROGRAMA DE EDUCACIÓN, NUEVOS CONTENIDOS: TÉCNICAS DE ENSEÑANZA, COMUNICACIÓN, PERCEPCIÓN DEL RIESGO, NUEVAS TECNOLOGÍAS**
- **ESPECIALIZACIÓN, NUEVOS OBJETIVOS A FORMAR: NIÑOS, EMPRESAS, TERCERA EDAD, PERSONAL DE SALUD, CONDUCTORES**

PROYECTO DE FORMACIÓN CONTINUA:



CONTENIDOS DEL CURSO DE FORMACIÓN: desarrollado DGT, por motivos de brevedad, no lo exponemos en este informe, de ser necesario, lo añadiremos.

¿DÓNDE SE PODRÁ REALIZAR?: Universidades, centros privados, escuelas privadas, etc.

ES OBLIGATORIO REALIZAR EL CURSO PARA ACCEDER AL TEST DE DGT PARA OBTENER EL CERTIFICADO.

EVALUACIÓN DE DGT:

EXAMEN ANUAL: para todos los profesores que han realizado el curso de formación.

TEST TEÓRICO.

TEST SOBRE PERCEPCIÓN DEL RIESGO.

TEST TEÓRICO:

En JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁFICO.

TEST de 30 preguntas, 3 respuestas, 1 correcta.

2 ERRORES permitidos.

TEST PERCEPCIÓN DEL RIESGO:

En JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁFICO.

VISUALIZACIÓN DE VIDEO para identificar riesgos.

RESPUESTAS a preguntas relacionadas con el VIDEO.

Una vez realizado el curso de formación y superado con éxito la evaluación de la DGT, esta expide el certificado y lo registra en la base de datos de profesores de formación vial, con una validez de 5 años.

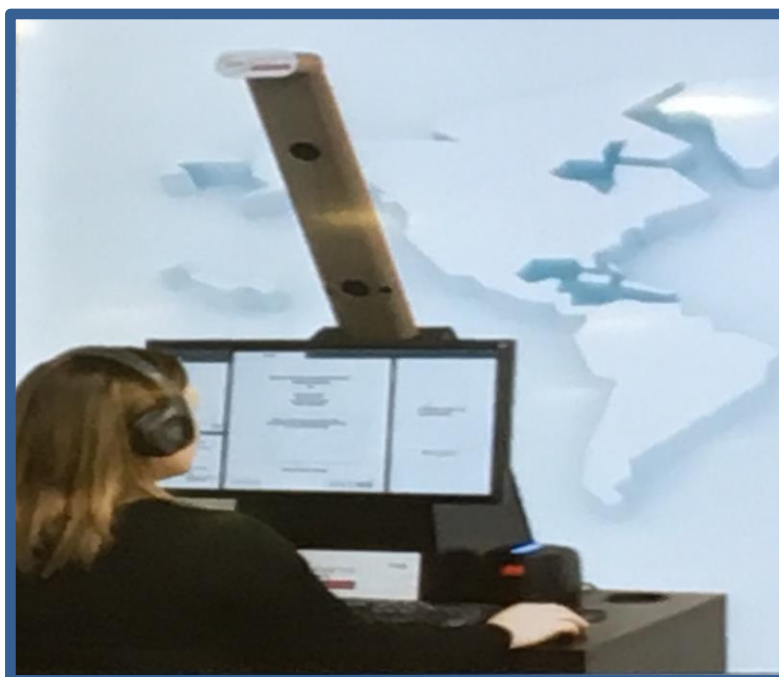
La DGT publicará en su web, el nombre de los profesores que han obtenido el certificado en cada provincia y también las autoescuelas donde se imparte el curso de formación.

1.6 MEJORAR EL ACCESO A LAS PRUEBAS TEÓRICAS (REINO UNIDO)

El Sr. Alistar Fryer-Bovill perteneciente a PSI, empresa que gestiona los contenidos del examen teórico del Reino Unido, habló de los sistemas de seguridad en los centros de exámenes, cómo identifican a los candidatos, como el sistema funciona con o sin internet para realizar los exámenes tipo test, etc.

Posibilidad de realizar el examen teórico en ordenadores o tablets.

Cuentan con puestos de examen portátiles, con medidas de seguridad incorporadas como, varias cámaras de vigilancia.



1.7 AUMENTO DE LA CALIDAD Y LA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE A TRAVÉS DE PROCESOS ELECTRÓNICOS EN EL SERVICIO DEL PERMISO DE CONDUCIR (ALEMANIA)

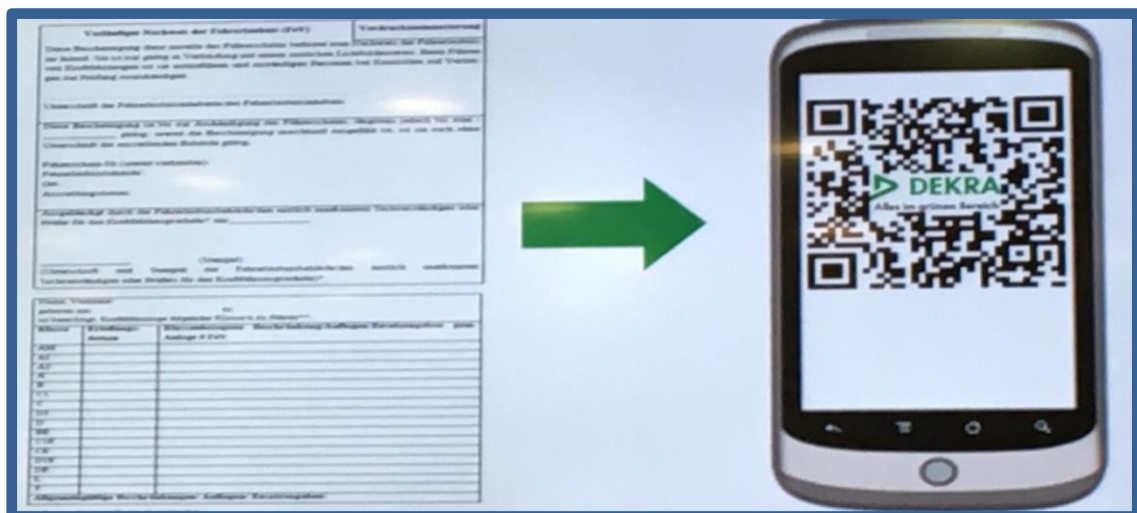
El Sr. Andreas Schmidt habló sobre el nuevo modelo del permiso de conducir introducido en Alemania en 2015 gestionado por DEKRA (Organización que lleva a cabo los exámenes).

Lo más destacado de la presentación fue como el proceso está totalmente informatizado en la parte teórica y en la parte práctica.

Lo curioso fue, que **el examinador lleva una impresora donde expide al momento, el permiso de conducir provisional al aspirante que ha aprobado**. Además se le envía al móvil mediante una aplicación.

Hace falta una reflexión del sistema español sobre entrega de resultados viendo que en otros países no sólo se le comunica al aspirante, sino que en el mismo momento se le entrega el permiso provisional.

Con este sistema han ahorrado un 60% de tiempo empleado en estos asuntos, comparándolo con el sistema anterior basado en gestiones en formato papel.



1.8 LA COLABORACIÓN ENTRE UN PROFESIONAL (PROFESOR DE FORMACIÓN VIAL) Y UN INSTRUCTOR NO PROFESIONAL (ACOMPÑANTE CON REQUISITOS): ¿ES UNA NECESIDAD?. (BÉLGICA)

Básicamente el Sr. Ludo Kupplels analizó las distintas opciones de la conducción acompañada, si era necesario una formación básica al alumno por parte de la autoescuela y después la conducción acompañada, ¿qué formación debería tener el acompañante?, ¿se debería cada cierto tiempo tener un encuentro entre profesor, acompañante y alumno?, etc. No se aportó nada nuevo sobre lo que no se haya debatido en otros foros en el pasado.

1.9 INTERVENCIÓN DE MARÍA SEGUÍ

Resaltó que se habla mucho de la formación para los aspirantes a la obtención del permiso de conducción, pero en realidad en España, el mayor número de muertes por accidentes de tráfico se produce alrededor de los 48 años de edad.

Hay que focalizar esfuerzos en cómo gestionar mejor, la movilidad de otros grupos de edad.

Se debe incidir en la percepción del riesgo y cómo lidiar con él de la forma más segura.

En el período 2010-2020 se prevé una reducción del 25% del número de muertes en las carreteras.

También comentó que en cuatro provincias, se realizó a los aspirantes antes del examen práctico, un test de alcoholemia y drogas, y varios dieron positivo.

1.10 PERSPECTIVA DE LA UNIÓN EUROPEA

El Sr. Szabolcs comentó que en 1993 Europa se puso manos a la obra en el tema de la seguridad vial, los resultados son: en 2001 hubo 54.000 muertos en las carreteras europeas y en 2010 esa cifra se redujo a 26.000.

Se habló del cambio que sufriremos en el examen debido a las nuevas tecnologías en los vehículos, ya que cada vez están más automatizados, por lo que en nuestras carreteras convivirán los conductores “automatizados” y los conductores “reciclados” con nuevas o viejas tecnologías en los vehículos.

1.11 MOBILIDAD CONECTADA: DESAFÍO PARA LA AUTORIDAD EN TRÁFICO

Jaime Moreno de la DGT habló de la importancia de los avances tecnológicos en los vehículos de cara a la seguridad vial.

Según el Director General de General Motors, en los próximos 5 años, el mundo del automóvil va a cambiar más que en los últimos 50 años.

Vehículos conectados, por ejemplo mediante los teléfonos inteligentes, con el tráfico real, GPS, información de la capacidad de los parkings, etc.

Los vehículos automatizados cada vez serán más seguros y reducirán los accidentes causados por los humanos, vamos hacia una automatización de los vehículos.

La clasificación de esa automatización va de un NIVEL 0 (sin automatización) a un NIVEL 5 de conducción automatizada total.

Jaime dice que el vehículo autónomo está a la vuelta de la esquina, y que habrá muchos cambios. Que surgirán otros modelos de negocio. Todo este desarrollo es una gran oportunidad para alcanzar el objetivo de cero muertes en tráfico.

1.12 LOS PELIGROS DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

El Sr. Charles Johnson de Reino Unido, nos hizo una muy interesante presentación para contextualizar y explicar qué supone la introducción de los vehículos autónomos.

Lo hizo de una forma muy gráfica comparándolo con los diferentes sistemas de transportes existentes hoy en día. (avión, tren, metro, barco...).

Comentó que los aviones son autónomos, pero que sólo se utilizan en esa opción por los militares, por motivos obvios, y no son usados para uso comercial, sin la presencia y pilotaje de un comandante y copiloto.

También realizó varias observaciones con respecto a la completa instauración del vehículo autónomo: el complejo desarrollo y coste de esos vehículos, de la infraestructura viaria y entorno, para que todo funcione de forma completamente segura, además del mantenimiento. Por lo que no lo ve tan cercano el momento en el que el vehículo autónomo se encuentre entre nosotros.

Aun existiendo una automatización en los vehículos, la formación continuará siendo necesaria.

Hoy en día los pilotos de avión se forman para cada nuevo modelo muchas horas y cada vez están más automatizados, por lo que el tipo de formación cada vez será más especializada.

También los conductores deben estar preparados por si se produce un fallo en el vehículo autónomo, y tuvieran que tomar el control.

1.13 EL ROL DEL CONDUCTOR CON LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS VEHÍCULOS

El Sr. Naranjo comentó que nos encontramos en un nivel 3-4, donde el 0 equivale a vehículo sin automatización y el nivel 5, a conducción plenamente automatizada.

Será masiva la automatización entorno al 2030.

1.14 LA INTRODUCCIÓN DE LAS AYUDAS EN LA CONDUCCIÓN EN LA FORMACIÓN Y EXÁMENES

El Sr. Morsink de Holanda nos hizo ver la necesidad de que los jóvenes conductores han de familiarizarse con las nuevas tecnologías que equipan los vehículos.

1.15 SIMULACIONES DE TOMA DE DECISIONES EN SITUACIONES DE RIESGO

El Sr. Hatakka de Finlandia nos presentó un proyecto que se hace en su país con los jóvenes conductores, donde se les plantea una toma de decisión sobre situaciones de riesgo.

Por ejemplo, sobre el uso del cinturón de seguridad en los vehículos como conductores o pasajeros, sobre beber y conducir vehículos, o los peligros del viernes noche.

Se intenta que ellos mismos saquen las conclusiones a las diferentes situaciones de riesgo planteadas, para que tomen consciencia de los peligros de la conducción.

1.16 NUEVAS HERRAMIENTAS EDUCACIONALES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

El Sr. Pierre de Francia hizo su exposición en francés, muy gráfica, donde se centró en diferentes e innovadores vídeos, desde diferentes perspectivas se mostraba una misma situación de riesgo.

Por ejemplo, en una intersección había un camión, un turismo y una motocicleta. Podíamos ver la realidad desde cada uno de los diferentes vehículos, para apreciar el punto de vista de una misma situación que tiene el conductor de la moto, el del turismo o el del camión.

El personal de DGT mostró interés sobre esta exposición, por los futuros vídeos de percepción del riesgo que quieren introducir en el examen teórico.

2. CONCLUSIONES

El congreso ha estado muy bien organizado en todas sus facetas, y ha sido un gran éxito comentado por todos los asistentes y acompañantes. Por lo que creemos que la presencia de CNAE como organizadora junto a DGT ha reforzado si cabe, más, la imagen de nuestro sector, entre todas las organizaciones que de alguna manera, pueden decir o decidir algo, en foros interesantes a nivel europeo.

Las ideas que remarcamos son las siguientes:

- María Seguí quiere poner el foco en las víctimas mortales de tráfico, que ahora mismo tiene un pico en los mayores de 35 años. Debemos trabajar en que se dé una **formación continua según franjas de edad**.

El artículo publicado en la última edición de nuestra revista "Autoescuela", del profesor Andrés L. Romera de la Universidad Politécnica de Madrid, donde pone de manifiesto la necesidad de formar a los mayores de 64 años, debido a su alarmante aumento de fallecidos, es una muy buena línea a seguir. Y es interesante que el ámbito universitario nos apoye.

- Mónica Colás comentó la importancia del **certificado de calidad del profesor de formación vial** que quieren implantar. Sería bueno que el **curso de formación previo** al examen, lo gestionara **CNAE**, y no tuvieran cabida otros sectores (que no son profesionales de la materia), como apuntó, universidades, centros privados, etc. Quizá se deba entablar conversaciones al respecto con DGT de nuevo, sabemos que se ha tratado en el pasado, pero nunca se sabe.
- Después de las intervenciones de Jaime Moreno (DGT) y Charles Jhonson (Reino Unido), que nos dieron 2 perspectivas distintas de la aparición del vehículo autónomo, desde CNAE les planteamos las siguientes preguntas:

¿Deberíamos ver las autoescuelas al vehículo autónomo como un enemigo para nuestros puestos de trabajo?

¿Qué papel podemos jugar en ese escenario?

Las preguntas se hicieron con la intención de llamar la atención, decir que estamos aquí, y que somos un sector importante en la seguridad vial, y queremos que se nos tenga en cuenta.

Las respuestas fueron básicamente: que debemos estar preparados, que la formación tal cual la conocemos ahora sufrirá un drástico cambio, y que probablemente podamos dar **formación en el conocimiento de las tecnologías utilizadas por los vehículos**, o por si hay algún fallo y fuera necesario la intervención del conductor/pasajero.

Es muy importante que nuestro sector esté presente en las mentes de aquellas personas, que en algún momento deban tomar alguna decisión relacionada con nuestro futuro profesional. De ahí, lo necesario de pertenecer a todas estas organizaciones y hacerles ver la importancia de nuestra labor. Y cuanto más profesionales seamos, mejor lo tendremos en el futuro.