



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 666

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 15 de octubre de 2014

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Comparecencias:

Del señor presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Profesores de Formación Vial (Paz Fuentes), para:

- Informar de las prioridades en materia de formación vial. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000073) ... 2
- Conocer las aportaciones del sector respecto a la mejora de la formación en seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000431) ..... 2
- Del señor presidente de la Asociación de Examinadores, Asextra (Jiménez Murillo), para explicar las propuestas de los examinadores de tránsito para mejorar las pruebas de obtención del permiso de conducir. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000122) ..... 12

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

### COMPARECENCIAS:

**DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL (PAZ FUENTES), PARA:**

- **INFORMAR DE LAS PRIORIDADES EN MATERIA DE FORMACIÓN VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000073).**
- **CONOCER LAS APORTACIONES DEL SECTOR RESPECTO A LA MEJORA DE LA FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000431).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo a la sesión número 22 de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, para sustanciar las comparecencias del presidente de la Federación nacional de asociaciones de profesores de formación vial, solicitada tanto por el Grupo Parlamentario Popular como por el Catalán de Convergència i Unió, y del presidente de la Asociación de examinadores, Asextra, también a solicitud del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

Antes de comenzar con la primera comparecencia, quiero agradecer al letrado don Joaquín Manrique su presencia aquí, recién llegado, como él dice, de Egipto, donde estaba destinado. Recuerdo a los señores portavoces que el día 29 tenemos Comisión dedicada al debate de proposiciones no de ley, y que tienen tiempo hasta el día 22, es decir, la semana que viene, para indicar al departamento de comisiones cuáles son las que cada grupo desea formular, porque ya no se va a convocar ninguna otra reunión de Mesa y portavoces.

Doy la bienvenida a don Francisco Paz Fuentes, presidente de la Federación nacional de asociaciones de profesores de formación vial, que nos informará sobre las prioridades en materia de formación vial y nos dará a conocer las aportaciones del sector respecto a la mejora de la formación en seguridad vial. Le doy la bienvenida en nombre de la Comisión, que sabe que siempre es muy receptiva a las indicaciones de los profesionales del sector. En un tema tan importante como es la formación, creo que sus aportaciones van a ser muy bien recibidas por la totalidad de los miembros de la Comisión. Le agradezco su presencia hoy aquí y el esfuerzo que han hecho para realizar una comparecencia lo más positiva posible.

Tiene usted veinte minutos para explicar aquello que crea conveniente; después intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios que lo deseen, y finalmente tendrá un segundo turno para contestar a las preguntas y reflexiones que se hayan formulado.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL** (Paz Fuentes): Señor presidente, gracias por su invitación, porque sé que su grupo parlamentario y el Grupo Popular son los que han solicitado nuestra comparecencia. Permítame decir, además de agradecer a todos su presencia, que hemos tenido encuentros con todos los grupos y sé que tenemos la misma idea proactiva de intentar mejorar la seguridad vial.

Antes de hablar de seguridad vial —que es una palabra que no me gusta mucho—, déjenme poner el foco en el problema que nosotros vemos, que es lo que hemos denominado movilidad cinco estrellas. Cuando hablamos de seguridad vial estamos hablando de una de las estrellas de la movilidad, que es la movilidad segura. Nosotros buscamos alinearnos con la visión cero, eso que parece una utopía pero que es fácilmente realizable si todos hacemos bien nuestros deberes. Sostenible, porque perseguimos soluciones para disminuir los efectos negativos de la movilidad actual sobre la economía y el medio ambiente, educando, además, en la eficiencia en el manejo de los vehículos motorizados que, como sus señorías sabrán, se ha incorporado recientemente en el nuevo examen de calidad que se realiza desde hace unos años. Saludable —vamos a otra estrella—, porque proponemos sistemas alternativos al transporte contaminante y promovemos favorecer el ejercicio físico de los ciudadanos en sus desplazamientos. Creo que sabrán que desgraciadamente en España hay más muertos por malos humos que por accidentes de tráfico, con una proporción de uno a diez. Si tenemos una cifra que supera los 1.600 fallecidos en accidentes de tráfico, cuando hablamos de muertes prematuras relacionadas con la contaminación ambiental, los últimos datos estimados nos dan una cifra cercana a los 20.000. También necesitamos que nuestra movilidad sea accesible. La movilidad es un derecho universal y ningún

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 3

ciudadano tiene que sentirse excluido por sus limitaciones físicas o por ninguna otra causa. Por último, la estrella que nos falta es que sea una movilidad amable. Las vías públicas tienen que favorecer su uso y disfrute por todos los ciudadanos. Nuestros hijos tienen que poder desplazarse con autonomía y seguridad. El aumento de la movilidad de los adultos ha hecho un flaco favor a nuestros hijos, que actualmente tienen muchos amigos en el Facebook pero pocos para poder jugar en la calle, y cuando lo hacen es en espacios confinados, en los parques, enjaulados y bajo nuestra vigilancia, lo que hace que no les permitamos el placer que supone cometer alguna pequeña travesura. Esto es algo que tenemos que cambiar entre todos.

Creemos que estos valores tienen que ser trasladados de primera mano a nuestros aspirantes a conductor. El uso del vehículo privado tiene que ser su última opción. Tienen que pensar que lo mejor es caminar o realizar el desplazamiento en un vehículo no contaminante, como la bicicleta o el transporte público. Quizá la reflexión que debería figurar en la primera página del manual del conductor sería: Sea usted responsable, porque tiene derecho a circular con su vehículo privado, pero quizá las otras estrellas de la movilidad hagan que esta sea la última opción.

Dentro de las estrellas de la movilidad, procede hablar de la que perseguimos aquí, que es una movilidad segura. Cuando hablamos de seguridad vial, la imagen que tienen ahora en sus pantallas es bastante esquemática en relación a cómo tiene que funcionar. Se trata de una serie de engranajes con un funcionamiento dinámico y si uno de ellos no circula a la velocidad debida va a entorpecer al resto: control, sanción, investigación, tecnología, legislación y, por último, los pilares que parecen los patitos feos en esto de la seguridad vial, porque son los que más tiempo tardan en mostrar sus bondades y su eficacia: la educación vial y la formación de nuestros conductores. Aunque la formación vial se extienda a las habilidades que debe poseer un conductor durante toda su vida, vamos a centrarnos en la formación inicial, porque el objeto de esta comparecencia no es hablar del reciclaje, de la formación continua o de la formación de un conductor profesional, sino que queremos reflejar cómo podemos mejorar dicha formación inicial. En España se han hecho muy bien las cosas en el tema de la reeducación, por ejemplo, en lo que se refiere a los cursos de reeducación vial cuando se han perdido los puntos del permiso de conducir. Los que han pasado por estos cursos nos ponen un sobresaliente, y a pesar de que les hacemos pagar y les obligamos a asistir, cuando salen de allí lo primero que dicen es: ¿Por qué no me enseñaron estas cosas en la autoescuela? Esa sensibilización es la que les ayuda para no volver a reincidir.

El convencimiento de que siempre es mucho más fácil aprender algo nuevo que rectificar un mal comportamiento o un mal hábito nos empuja a reafirmarnos en las bondades de la educación y de la formación como medicina preventiva, como medicina proactiva en la habitación de los accidentes de tráfico. Pitágoras, en una frase demoledora, decía: Educa a los niños y no tendrás que castigarlos de mayores. Nos unimos también al último y acertado eslogan de la DGT: No es necesario estar en la carretera para provocar un accidente de tráfico. Esto nos obliga a hacer algunas reflexiones. ¿Estamos garantizando nosotros —cuando digo nosotros me refiero a políticos, a la Administración, a profesores, a examinadores, a todo aquel que tenga algo que ver con el sistema vial— que cuando un conductor obtiene su permiso realmente tiene las competencias necesarias para sumergirse dentro de la jungla que hoy en día supone nuestro sistema vial? ¿Hasta qué punto somos responsables de dejar que corra peligro por no tener las debidas aptitudes? ¿Podemos hacer algo más de lo que hemos hecho hasta ahora para mejorar su formación? En la solemnidad de la repercusión de la respuesta que demos a las anteriores cuestiones debemos canalizar todos nuestros esfuerzos para conseguir una sinergia de cambio que nos lleve a mejorar la formación de nuestros conductores.

Volvemos a hablar de ciclos. Esta vez hablamos del ciclo de la formación vial, y aquí tenemos la mayoría de los elementos que la conforman. Tenemos un aspirante, y vamos a ver qué contenidos tiene que aprender y qué competencias tiene que demostrar; tenemos un profesor, que tiene que estar suficientemente capacitado para poder trasladar esos conocimientos al alumno; tenemos el examen, el protocolo que se arbitra para evaluar que esos conocimientos realmente son los mínimos e imprescindibles; finalmente, tenemos la figura clave, que es el examinador, que va a decir sí es apto o no. Es importante tener en cuenta todos estos elementos para ver en qué podemos mejorar. En la siguiente diapositiva que les muestro está la resolución del Parlamento Europeo, que es el que nos dice en qué cosas tenemos que mejorar. No las voy a leer porque las tienen ahí, pero simplemente quiero destacar que en la cuestión de la formación a lo largo de toda la vida nos dicen que nadie puede ser un buen conductor si antes no ha sido un buen peatón o un buen ciclista. Quizá en la formación debemos modificar algo esos comportamientos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 4

Hay una idea que tiene que prevalecer, y es que un conductor torpe rara vez se mata. Si analizamos la causa principal de los accidentes de tráfico observamos —así nos lo dice la estadística— que no es la falta de habilidad. Si miramos con detalle las pautas, siempre hablamos de conductas poco seguras, es decir, de infracciones de las normas, de una velocidad en la que no se puede controlar el vehículo, de un conductor que tiene mermadas sus capacidades por haber ingerido alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas. Hay algo a lo que no se le ha dado la suficiente importancia, que es el tema de los psicofármacos. Como ustedes saben, cuando hay un fallecido por tráfico se hace una analítica con un muestreo amplio, y en la memoria del Poder Judicial, en la que esto se recoge, se observa que el tema de los psicofármacos es una causa de accidentes preocupante. Quizá tenga mucho que ver la crisis que estamos viviendo, porque muchas personas no son capaces de superar sus preocupaciones y tienen que recurrir a la medicina para poder aguantar el día a día. El problema es que estas personas conducen con sus facultades mermadas.

Seguimos analizando las causas de los accidentes de tráfico. Hay conductores que no son cuidadosos con sus vehículos. Ahora estamos viviendo un cambio importante y es que nuestra capacidad económica hace que no cambiemos de vehículo con la misma alegría con la que lo hacíamos antes. Nuestro parque de vehículos está envejeciendo y eso tiene consecuencias, porque a partir del octavo año de antigüedad del vehículo se ve cómo repunta la siniestralidad y a partir del décimo año se observa un pico más grande. El problema es que a veces el conductor no es consciente de que tiene que hacer un buen mantenimiento de su vehículo, llevarlo a las revisiones, que tiene que huir de comprar por Internet neumáticos que ni siquiera han pasado los controles a los que obliga la normativa europea. También hay conductores que han presenciado un accidente o que han estado implicados en él y que por reaccionar de forma incorrecta provocan otro accidente que nunca tenía que haber ocurrido. La primera máxima en un accidente de tráfico es que no pase absolutamente nada más. Si la formación de mi conductor no le permite salir con solvencia de un simple pinchazo de una rueda, puede ocurrir una tragedia, y desgraciadamente tenemos muchas noticias de prensa que lo demuestran.

Si ya sabemos por qué se matan los conductores en las carreteras, ¿por qué en España hay más de medio millón de lesionados cada año? Seguramente la clave está en afirmar que la enseñanza no se puede limitar simplemente a que el conductor adquiera unos conocimientos. El conductor principiante debe dominar diferentes situaciones del tráfico, como planificar la ruta y ser consciente de los factores que aumentan el riesgo, como la velocidad, el consumo de drogas, la presión social, etcétera. La formación vial ha de plantearse como un todo integral que tenga en cuenta los pilares que antes hemos citado. El profesor es una figura clave en todo el proceso. Nosotros hemos fijado las competencias mínimas que tiene que tener un profesor de formación vial para poder realizar bien su trabajo. Ahora mismo, por causa de la crisis, nuestro futuro conductor exige lo de bueno, bonito y barato; es decir, quiere obtener su permiso de conducir en muy poco tiempo, hace menos prácticas y el profesor cada vez tiene que estar en mejores condiciones para trasladar unos hábitos de comportamiento seguros en un tiempo récord, con lo cual, su preparación tiene que mejorar. De todo esto se desprende que la habilidad pedagógica tiene que estar por encima de todo.

¿Qué hoja de ruta establecemos? ¿Cuál es la aportación que los profesores de formación vial queremos que se tenga en cuenta? Ya hemos ido a la Dirección General de Tráfico, hemos hablado con su directora, con la responsable de formación vial y están con nosotros en esto. Queremos que se impulsen una serie de conclusiones que paso a enumerar. Lo primero que hay que hacer es una foto de cuál es la realidad actual, que seguramente la tendrá que hacer una auditoría. No sirve de nada que yo realice buenos planes, ni siquiera que los implemente, si no soy capaz de medirlos para ver sus resultados y no consigo que signifiquen una mejora. En esa auditoría deben entrar todos los elementos que les comentaba anteriormente y, sobre todo, la formación vial del conductor, con el contenido, con las competencias, con el profesor, con el protocolo de examen y con el examinador como figura que va a refrendar la labor hecha en la autoescuela. Se necesita la participación de este colectivo, unido al de las víctimas de accidentes de tráfico, que tienen bastante que decir, al de usuarios vulnerables, como los que utilizan vehículos de dos ruedas, y al de asociaciones de peatones, porque hay gente mayor que se siente agredida por el estrés circulatorio. Por supuesto, en todo esto tiene que haber ciencia y universidad. Por mi trabajo profesional en una consultoría relacionada con la seguridad vial, me muevo bastante en el área nacional e internacional y observo con bastante pena que muchas personas que tienen responsabilidades, que toman decisiones políticas, tienen muy buenas intenciones, muy buena voluntad, pero detrás no tienen un criterio técnico y científico que permita que sus ideas funcionen. La universidad y la ciencia tienen que participar. Tampoco

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 5

podemos olvidar a las editoriales que realizan los manuales, que tienen que concordar con la política a seguir. Si queremos mejorar la seguridad vial, tenemos que realizar una auditoría para ver en qué estado está.

Es imposible aprender comportamientos seguros, es imposible que me sensibilice sobre un problema si no tengo un trato directo con un profesor que me enseñe. Me vuelvo a remitir al ejemplo de antes sobre el éxito del permiso del carné por puntos, a la reeducación. La sensibilización no se puede aprender a distancia, *on line*, sino que el alumno se tiene que imbuir de estos comportamientos seguros paso a paso y dándose cuenta de que realmente le hace falta para conducir con seguridad. La formación teórica presencial está en el Plan estratégico 2011-2020, en el que se promueve la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción. Esto se iba a realizar en un corto plazo, pero ya ha pasado. Quizá unas preguntas de selección múltiple con multirrespuestas puedan hacer que alguien desde su casa, con la tranquilidad de un ordenador, no adquiera suficientes conocimientos para superar un examen y tenga que acudir al aula; de esa manera, el *feeling* que va a tener con su profesor o profesora será el que logre que asimile los fundamentos de un conductor seguro. También queremos que haya una tutela inspectora de la DGT para garantizar las buenas prácticas en formación vial. El nuevo reglamento general de conductores y la Ley ómnibus sobre la libre competencia, parece que dejan ver que tú tienes la autorización administrativa y tienes que comportarte como toca. Pienso que la vigilancia es importante para hacer cumplir los reglamentos establecidos.

Creemos que sería importante un cambio en los criterios de evaluación de los exámenes. Como profesor, a veces me ha suspendido el bueno, el que yo creía que iba a aprobar, porque el alumno ha cometido una falta que el examinador tiene señalada como grave en el baremo que tiene codificado, aunque durante el recorrido ha sido capaz de solucionar situaciones que demuestran que ese conductor es seguro. Siempre digo a los examinadores que la respuesta a la pregunta para ver si se aprueba o no debería ser: ¿Dejarías que tu hijo se subiera con este conductor mañana? Si la respuesta es sí, tendría que haber aprobado, aunque por el baremo que tienes obligación de aplicar le hayas tenido que suspender.

Una vieja reivindicación es incluir dentro del marco de la legislación de las escuelas de conductores los cursos de reciclaje, porque en el permiso por puntos no nos gusta cómo está. Creemos que es más fácil para el conductor recuperar sus puntos en la autoescuela de su barrio. Ahora mismo, la formación del permiso por puntos está limitada a muy pocas autoescuelas y hay gente que tiene que realizar desplazamientos importantes para hacer el curso; además, no tiene la misma confianza que en la autoescuela del barrio, que es su lugar habitual. La última modificación del reglamento de autoescuelas nos ha hecho un flaco favor. Los profesores de formación vial y la autoescuela solamente pueden dar clase a los alumnos que quieran obtener el permiso de conducir. Si a mí me viene una persona que siente que ha perdido su capacidad para conducir, porque sacó el permiso en su día y han pasado diez años y, por tanto, necesita hacer un curso de reciclaje, no lo puedo matricular como alumno, porque no viene para obtener el carné; ni siquiera puedo señalizar mi vehículo con la L cuando estoy dando las prácticas con el doble mando para decir a los demás que hay un conductor cuyo comportamiento puede ser erróneo y que hay que mostrar más cautela. La autoescuela no solo está para la formación inicial, sino también para la formación de personas que han perdido la capacidad de conducir o que tienen miedo de hacerlo, amaxofobia, porque hay muchos profesionales que se ven cada vez más limitados porque su miedo les atenaza y no les deja realizar una tarea que hacían de forma natural.

Hay que modificar el acceso a profesor de formación vial y que sea dependiente del Ministerio de Educación. Lo trataré en otro punto, porque para nosotros es algo vital. Hay que cambiar el procedimiento sancionador para que se pueda actuar con contundencia ante el intrusismo. El problema en las autoescuelas ha aumentado con la crisis, porque hay profesores no titulados que están dando las clases teóricas o incluso las prácticas para obtener el permiso de conducción de vehículos pesados. Lo hemos denunciado, pero en la DGT nos dicen que ellos no son policías; acudimos a la Policía y nos dicen que vayamos a la DGT. Hay personas que están engañando, estafando al alumno porque no son profesores. Además, no está garantizado que la forma de enseñar sea la correcta. Tiene que establecerse un protocolo para que no tengamos que estar luchando permanentemente para erradicar este intrusismo.

Quizá sea buena idea —algo que está planteado en otros países europeos— someter a vigilancia durante los primeros años a un conductor que acaba de obtener su permiso de conducir. Me explico. Lo que hacen en otros países con un conductor que ha obtenido el permiso es que si en los primeros cuatro años atraviesa algunas líneas rojas que se hayan fijado, como la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas, o superar los límites de velocidad con detracción de seis puntos, es decir, auténticas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 6

animaladas en la conducción, vuelve a pasar por el redil de la autoescuela, porque se supone que ha habido un fallo. Si dejamos que crezcan esos hábitos y esos comportamientos poco seguros, quizá el conductor ya no sea recuperable y tendremos un punto negro móvil en nuestras carreteras.

Hay que estudiar alguna fórmula que permita garantizar la formación continua. Desde el momento en que hemos obtenido el permiso de conducir —creo que aquí hay gente como yo, que lo obtuvimos hace bastante tiempo, desgraciadamente— hasta ahora han cambiado muchas cosas y quizá tendríamos que pasar por un reciclaje. No estamos hablando de exámenes ni de cursos, pero sí de alguna jornada de sensibilización, incluso impartida por la Dirección General de Tráfico. Debemos pensar en algo que obligue a que nos pongamos al día con las normas y, sobre todo, que nos alerte de dónde está ahora el peligro en la conducción. Hay situaciones en las que no sabemos desenvolvernos bien, por ejemplo, en las glorietas o rotondas, como se dice coloquialmente, que nosotros definimos como ese lugar donde hagas lo que hagas el de al lado siempre te va a pitar. No tenemos clara la trayectoria de entrada y de salida. Quizá eso merezca una explicación. De todas formas, a los que tengan alguna duda —seguro que ustedes no— les recomiendo la revista *Tráfico* de este mes, donde viene una muy buena explicación de cómo hay que hacerlo. Es una de las publicaciones de las que me siento orgulloso. Cuando vamos al extranjero podemos mostrar un sitio de referencia, donde la información es de mucha calidad.

Hablando de calidad, quizá esa sea la pata que nos falte. No podemos construir ningún sistema de gestión que no esté avalado por la calidad. Repito lo que comentaba antes, y es que no sirve de nada que haga una buena política, con unas buenas estrategias, marcando buenos objetivos, si no tengo indicadores que me digan si lo estoy consiguiendo o no o si esto realmente tiene potencial para mejorar. Tenemos una herramienta, la ISO 39001 —la ONU la fija dentro de la década de acción como uno de los pilares—, y ya que la estamos impulsando desde la DGT, tenemos que ser consecuentes y cada cosa que se haga relacionada con seguridad vial debe hacerse al amparo de esta norma.

Hasta este momento he hablado de solicitudes, pero permítanme que ahora eleve un poco el tono del escrito —no el de palabra— y lo transforme en una exigencia. Se trata de modificar el acceso a la profesión de formación vial y que dependa del Ministerio de Educación a través de una formación profesional. No sé si les han hecho llegar un documento que quería que vieran. Desde el año 2007 estamos peleando por esto en el Ministerio de Educación, en el Ministerio del Interior y con la directora de la Dirección General de Tráfico, a la que se lo hicimos saber el primer día que nos recibió —ella es académica y por supuesto aboga por esto—, pero a día de hoy no se ha conseguido. Es una reivindicación nuestra, pero también del Gobierno de España, establecida en el Plan estratégico de seguridad vial, al que me vuelvo a remitir. En él se dice que en el corto plazo la formación tendrá que ser una formación reglada. El texto que están viendo —no se lo voy a comentar, porque ya lo tienen— hace hincapié en eso, es decir, en que el paradigma de la formación vial ha cambiado. La enseñanza de antes ya no sirve. Hay dos incumplimientos importantes y una contradicción muy grande. Desde el año 2012 —además, un día antes de que me recibiera la directora general de Tráfico— no se accede a conductor profesional a través de las autoescuelas, sino de una formación reglada. Se ha creado un título de formación profesional de grado medio para ser conductor profesional, pero resulta que yo, que soy su profesor, sé menos que el alumno al que voy a enseñar, porque estoy fuera del paraguas que por naturaleza corresponde a un profesor, que es el Ministerio de Educación. Se incumple el desarrollo de un real decreto, se incumple un plan estratégico. Tanto el Ministerio de la Presidencia como el Consejo de Ministros han aprobado que esto se lleve a efecto, pero a día de hoy se ha incumplido y no sabemos ya qué pasos seguir. En el Ministerio de Educación me he reunido con el director general y con la subdirectora y ellos están de acuerdo. En el Ministerio del Interior, en la Dirección General de Tráfico, me he reunido con la directora general y me ha dicho que sí; me he reunido con la subdirectora adjunta y me ha dicho que sí, pero no se ha hecho nada. Ahora sí que tengo un problema, porque si me dicen que no, lo puedo pelear, pero el tiempo va pasando y esto no se produce y el tiempo se me agota. No sé qué paso tengo que dar a continuación en el procedimiento democrático, seguramente sea pedir el amparo al Defensor del Pueblo o acudir a instancias europeas para algo que es difícil de creer, esto es, que el Gobierno diga que se haga, que el Consejo de Ministros también lo diga y que a día de hoy, no sé por qué, esto no se lleve a cabo. Cuánto mejor preparado esté el profesor, mejor trasladará sus conocimientos. El tráfico es como una gran sinfonía. Si un conductor desafina, el resultado puede ser un desastre, en este caso, una tragedia.

Como conclusión les diré que la formación vial tiene gran potencial de mejora y necesita ser auditada. La formación vial merece un trato preferencial en el paradigma de la seguridad vial. El mejor invento tecnológico, el mejor sistema de ayuda a la conducción puede ser estropeado por un conductor que no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 7

tenga destreza para utilizarlo. La formación inicial es pieza clave del sistema. La formación vial debe impartirse en un ambiente académico, que esté reglado, y la calidad debe presidir el sistema de gestión. No podemos olvidar que para disfrutar de ese Estado del bienestar que todos estamos construyendo necesitamos un requisito, que es estar vivos, y hoy en día lo que más nos mata son los accidentes de tráfico. Parece que nuestros temores están más centrados en los enemigos que no conocemos, como la gripe aviar o como el ébola, que nos asustan realmente, pero deberíamos comparar las cifras de los que han muerto o se prevé que vayan a morir por ébola con las de los que han muerto en accidentes de tráfico: 1.200.000; en España estamos en 1.600. Además, el problema no es solo el que fallece, sino también la tragedia que deja alrededor y los heridos graves, que quedan con discapacidades de por vida que se podrían evitar: medio millón de lesionados. Hay un 40% de accidentes de tráfico que no podemos achacar a la velocidad, a las drogas ni al alcohol. Esto es importante. Un 40% de los accidentes se producen sin que el conductor cometa de forma consciente una infracción. ¿Por qué les hablo de esta cifra? Como se dice vulgarmente, porque la pelota ahora está en el tejado de sus grupos parlamentarios. Ese 40% de accidentes es el potencial de mejora. Está claro que todos tenemos muchos problemas cotidianos que resolver, que el día a día nos puede, pero en esta cuestión nos va la vida y por eso he venido aquí a solicitar, a exigir e incluso suplicar que colaboren con los puntos que hemos expuesto aquí. Creemos que son razonables y que pueden ser una ayuda para mejorar la seguridad vial y la calidad de vida de todos los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paz, por su explicación. Le agradecemos además la documentación que nos ha hecho llegar, que es muy útil para los diputados presentes y para los miembros de la Comisión que hoy no han podido estar aquí y que podrán acceder a ella. Le agradezco también su esfuerzo y el carácter un tanto provocativo de su intervención. Ha empezado usted fuerte. Ha dicho que si los accidentes provocan una muerte, los humos la multiplican por diez. Esto es casi un titular y en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible sugerirá a los diputados y diputadas presentes múltiples posibilidades de intervención. Les doy la palabra a cada uno de ellos por un tiempo de cinco minutos.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Guillaumes, en representación del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Gracias, señor Paz, por su comparecencia y por su impactante intervención. Me permitirá empezar por una anécdota personal. He trabajado muchos años en temas de seguridad y, colateralmente, he tocado la seguridad vial. Conocí no a un profesor de seguridad vial, sino a un policía, un sargento, que enseñaba seguridad vial a los niños, que me impactó, en el sentido literal de la palabra. Lo que hacía era coger una sandía y lanzarla contra el techo para que se vieran los resultados. Luego cogía otra sandía, le ponía un casco y la lanzaba contra el techo para que se vieran los resultados. Era verdaderamente pedagógico, aunque un problema para él, porque le llamaban el sargento *Sandía*. Lo único que puedo decir en su favor es que ahora ya es el subinspector *Sandía*. (**Risas**). He contado lo que hacía para perfilar el personaje, pero lo que me impresionó —y es lo importante— fue lo que me dijo: ¿Qué es un profesor de seguridad vial? Es alguien que enseña a un miembro de la población a utilizar una máquina que sería la equivalente a otra que en la época medieval podía derribar un castillo, pero no se lo enseña a un miembro disciplinado de un ejército, sino a cualquier miembro de la ciudadanía. Esto es un profesor de educación vial. Una vez que se obtiene el título, ¿qué se pide a la ciudadanía? Una confianza que nunca en la historia de la humanidad se ha dado: confiar tu vida a un desconocido. Cuando cruzas un paso de cebra o cuando cruzas cuando el semáforo está en rojo para los vehículos, hay un señor o una señora a quien no conoces de nada, a quien ni siquiera estás viendo y a quien estás confiando tu vida, porque estás confiando en que cumpla lo que le enseñaron. Esto es lo que me enseñó el sargento *Sandía* y por eso hablo de él con profundo respeto.

Su situación es endémica en el Estado español. Pasó también con los profesores de Educación Física. No hay un respeto adecuado a lo que ustedes hacen, que es dar a los ciudadanos un título para utilizar una máquina que podría derribar un castillo medieval, darles un título que nos permite —entre comillas— poner la vida en manos de un tercero que no conocemos. Repito, esto es endémico y es algo que hay que arreglar. Ustedes hacen este trabajo y lo hacen bien, nos consta —he puesto el ejemplo de los profesores de Educación Física, pero podría haber puesto otro—, y eso tiene que tener un reconocimiento social. La sociedad tiene que reconocer que esta gente está haciendo esta función. Este sería un buen resumen de lo que ustedes piden pero de lo que pide también el sentido común. Por tanto, cuenten con todo nuestro apoyo para sus propuestas, para que nunca más nos encontremos, si puede ser, con el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 8

primer ejemplo —el de sin casco— del sargento *Sandía*. Si esto no ocurre es gracias a ustedes, y toda la sociedad debería agradecerse y reconocerlo debidamente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña María Paloma Rodríguez Vázquez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida en nombre de mi grupo al señor Paz y agradecerle encarecidamente su exposición, porque ha sido magnífica, tanto por escueta y concreta, como por la profundidad de sus contenidos.

Usted sabe que los socialistas otorgamos a la seguridad vial una gran importancia y, consecuentemente, también se la damos a las personas que se ocupan de la formación en seguridad vial, es decir, a los colectivos que usted representa. Consideramos, como en todos los ámbitos educativos, que lo que hay que desarrollar son las competencias básicas. No solo hay que aprender un poco a conducir, a manejar un vehículo, sino que hay que saber integrar el aprendizaje, tanto el teórico como el práctico —las aptitudes a las que usted se refería antes, que son muy importantes—, en el ámbito de la conducción y de una manera permanente, progresiva y reciclable. Por otra parte, sería muy interesante que estas competencias básicas, además de promover el dominio correcto de la conducción, fueran un bagaje habitual en toda persona, no solamente en quien conduce, sino también en quien se mueve en otro tipo de vehículos que no son a motor y en quien circula a pie.

Estamos de acuerdo con usted. Quiero manifestarle ya de entrada la sintonía del Grupo Socialista con las propuestas que usted hace. Sabe usted que hemos trabajado intensamente en la introducción de su formación en el Ministerio de Educación. Lamentablemente, en estos momentos esto está paralizado sin razón alguna. A ver si salimos de una vez de este atasco, que no es un atasco de tráfico, pero es muy problemático para las personas que están haciendo esta formación. También estamos de acuerdo en la auditoría externa, porque no solamente es la Dirección General de Tráfico la que tiene que hablar de cómo está la formación en materia de seguridad vial en nuestro país en estos momentos, sino que hay una serie de colectivos, como usted ha mencionado antes, directamente implicados en la evaluación de estas cuestiones. Insisto en que tendremos muy en cuenta sus aportaciones y sus propuestas, porque nos preocupa muchísimo la siniestralidad y la accidentalidad que existen en nuestro país. En la última comparecencia de la directora general de Tráfico advertimos que no existía un proyecto de política completo y viable para solucionar estos trágicos problemas que, lamentablemente, se siguen produciendo, entre otras cosas, porque necesitamos más formación en seguridad vial y en todos los ámbitos. Por eso tenemos mucho interés en que la formación en seguridad vial se introduzca en el currículo en todos los estadios y desde las edades más tempranas, para que la población futura —también la actual— incorpore este aprendizaje desde el inicio como uno más de los necesarios para la vida y para la convivencia.

También nos parecería interesante —no sé qué opinan ustedes— hacer una formación específica para algunos colectivos especialmente significativos en materia de seguridad vial y de movilidad. Me refiero, por ejemplo, al personal de protección civil, al personal de seguridad de las empresas —hay muchísimos accidentes de tráfico en las empresas— o a la policía local, que está constantemente en las calles y en las vías. Nos parece interesante incidir en estos colectivos diana por el efecto multiplicador que tienen de cara a la sociedad.

Tenía varias preguntas concretas que hacerle, pero con su exposición ha contestado a casi todas, puesto que ha tocado prácticamente todos los puntos. No obstante voy a plantearle algunas cuestiones que nos preocupan. Igual que las personas que tenemos carné de conducir tenemos que renovarlo cada equis tiempo, ¿no le parece a usted que el profesorado de seguridad vial debería reciclarse para impartir mejor la formación? Le digo esto porque no solo es una formación imprescindible, sino que ustedes tienen una gran responsabilidad profesional, personal y social en materia de seguridad vial. Sería muy interesante favorecer el reciclaje profesional del colectivo al que usted representa, para que esa formación que luego imparten sea cada vez más adecuada a los tiempos cambiantes que estamos viviendo y a las novedades en cuanto a vías de circulación, vehículos y muchísimas cosas más que se están introduciendo en estos momentos.

En materia de siniestralidad influyen muchos factores, desde las personas que conducen hasta el estado de los vehículos y de las vías, el entorno, los peatones y las personas que circulan en vehículos que no son a motor. Es muy complejo encajar todos estos elementos en un marco seguro para el tránsito y para la convivencia de todas y todos nosotros en las vías y en las calles del país. No sé de qué forma el colectivo al que usted representa podría abordar esta multiplicidad de factores, porque algunos de ellos,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 9

como el entorno, están fuera de sus competencias. Inexcusablemente tengo que preguntarle si la crisis económica que estamos padeciendo está influyendo de alguna manera en la profundidad de la formación de los futuros conductores y conductoras. Si las personas que están intentando acceder ahora al carné de conducir, al no tener mucha disponibilidad económica, procuran hacerlo rápido para que el coste sea menor, podemos tener un problema de inseguridad derivado de la crisis. Quizás estemos agrandando los dos problemas: la crisis y la inseguridad vial. Ha hablado usted de las modificaciones que están planteando en las pruebas. Estamos en perfecta sintonía con ustedes.

Otro colectivo que nos preocupa es el que de una manera accidental, quizás por edad, tiene una discapacidad o se ve afectado por una diversidad funcional, ya sea sensorial o de movilidad. Me refiero, por ejemplo, a las personas que se van haciendo mayores y van perdiendo no solo reflejos sino también audición y visión. Quizás no se trate de pasar solo por un control para la renovación del carné de conducir. Sería interesante proponer algún tipo de formación que nos ayude, cuando alguna de nuestras capacidades disminuye, a seguir conduciendo de forma segura y a no crear situaciones que puedan provocar accidentes o siniestros.

Por último, quisiera conocer su opinión sobre el último informe presentado por la Dirección General de Tráfico, en el que se explicitan algunos factores relacionados con la accidentalidad, en concreto, la antigüedad del parque móvil —derivada en cierto modo de la crisis—, el consumo de alcohol o de otras sustancias, incluidos medicamentos, o la deficiente formación de los conductores y conductoras en algunas ocasiones. Desde nuestro punto de vista, el informe omite algunos otros elementos que pueden ser determinantes en la siniestralidad, como los recortes en las plantillas del personal que tiene que velar por la seguridad en las carreteras o en las vías, los recortes en el mantenimiento de las vías y de la señalización o la falta de coordinación entre diversos departamentos ministeriales que deberían trabajar conjuntamente por una seguridad vial plena para todos y todas. Me gustaría conocer su opinión en este aspecto.

Para finalizar, señor Paz, vuelvo a agradecerle en nombre del Grupo Socialista su presencia y a insistir en la coincidencia con sus propuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Caicedo, presidente segundo de esta Mesa.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: En primer lugar, señor Paz, quiero darle la bienvenida a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y felicitarle por su clara y enriquecedora intervención acerca del papel imprescindible que juega la educación vial en la sostenibilidad de un sistema seguro de circulación. Asimismo, quiero agradecerle sus propuestas para implantar un sistema de educación vial o, mejor aún, de educación en seguridad vial coherente, consistente y persistente en el ecosistema de la seguridad vial.

Señorías, señor Paz, aunque todos estamos de acuerdo en que la educación vial constituye una necesidad social y como tal debería ser una prioridad en la política educativa, no es menos cierto que todavía se trata, y nunca mejor dicho, de una asignatura pendiente tanto en la Unión Europea como en nuestro país. Esto conviene decirlo para desterrar cualquier sentimiento de culpa a nivel de Estado miembro. No obstante, esta situación colectiva no debe inducir al conformismo ni nos exime de la responsabilidad de hacer de la educación en seguridad vial una realidad, a pesar de echar de menos un mayor interés de las administraciones públicas europeas por el fomento de la visibilidad de la educación en seguridad y en su financiación así como en la formación de formadores en esta materia. Quiero aprovechar esta intervención para instar a todas las partes que conforman nuestro ecosistema de seguridad vial a que trabajen alineadas en un objetivo común: transformar este entorno de desidia comunitaria en una gran oportunidad, con el fin de liderar el despliegue dentro del territorio de la Unión Europea, comenzando por nuestro país, de un modelo sistemático de educación en seguridad vial.

Señorías, deberíamos ser todos plenamente conscientes de que la educación en seguridad vial es una medida estratégica cuyo valor tenemos que medir en el medio y largo plazo, ya que no solo consiste en proporcionar a los niños y jóvenes las herramientas necesarias para desenvolverse con seguridad en el complejo sistema de tráfico, sino en fomentar y asentar una actitud prosocial del usuario de este sistema. Fracasos en este objetivo manifiesta las consecuencias de un problema más general, cuya resolución requiere, como ya he comentado, coherencia, consistencia y persistencia. En concreto, me estoy refiriendo al hecho de que, a pesar de lo conseguido en madurez social, la cultura vial dominante en España no es todavía participativa ni solidaria, de ahí que resulte esencial una generalización de la educación en seguridad vial. Sin embargo, a pesar de que ya en 1934 el Código de Circulación prescribía la obligatoriedad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 10

de que los centros escolares impartieran enseñanza sobre normas de circulación y consejos de prudencia, ochenta años después no hemos sido capaces de desarrollar y consolidar un verdadero sistema de educación en seguridad vial, más bien al contrario, seguimos discutiendo si la educación en seguridad vial debe ser una asignatura independiente —como ocurre en Holanda, hasta los doce años de edad—, constituir un eje transversal o quedar relegada al ámbito de las actividades extracurriculares. Entre tanto, seguimos empeñándonos en justificar una estructura educativa vial en la que predominan las acciones aisladas y esporádicas. El modelo nacido en 1980, al abrigo de los primeros parques infantiles de tráfico, está enfocado en la mayoría de los casos al aprendizaje de la normativa de circulación y no a la seguridad vial. No creo, señorías, que sea necesario continuar teorizando sobre este asunto. No quedan ya argumentos ni excusas para no pasar con urgencia de las palabras a los hechos. Para ello es necesario apalancar la citada estrategia mediante el correspondiente desarrollo reglamentario. En materia de educación en seguridad vial no cabe el concepto de cumple o justifica. Al igual que en cualquier otra materia educativa han de estructurarse su contenido y las competencias que deben reunir los educadores, y debe regularse por ley su despliegue de acuerdo con las transferencias que en materia educativa poseen las comunidades autónomas.

Señorías, como responsables políticos de las actuaciones legislativas que se despliegan en España en materia de seguridad vial, tenemos la responsabilidad intransferible de instar al Gobierno a que defina y consolide los principios rectores de una educación en seguridad vial para niños y adolescentes, orientada tanto a la toma de conciencia de los riesgos de la circulación, como de la responsabilidad personal, tanto en cuanto a su seguridad propia como a la de otras personas, proporcionándoles una educación adecuada que les permita, a través del desarrollo de una conducta prosocial, llegar a convertirse en usuarios de la vía seguros y responsables. Para ello resulta imprescindible, primero, motivar a la comunidad educativa; segundo, reflexionar sobre la manera más eficiente y eficaz de incorporar durante toda la etapa escolar la educación en seguridad vial; tercero, continuar fomentando las actividades extraescolares relacionadas con la seguridad vial, como las realizadas por los parques infantiles de tráfico de los que hablábamos; cuarto, elaborar desde el consenso un plan nacional de formación continua en movilidad y seguridad vial apoyado en los siguientes tres principios rectores: actividad educativa del sistema, proceso continuo desde cero a dieciocho años y corresponsabilidad.

Termino, señorías. Señor Paz, mi intervención explícita muy claramente que empatizamos con su preocupación, compartimos el fin último de sus propuestas y le animamos a seguir trabajando para que entre todos seamos capaces de superar las actuales barreras mentales, que nos impiden entender por muy diversos motivos el valor estratégico de la educación en seguridad vial, unas barreras que cercenan la creatividad y limitan la potencia educativa de la ingente cantidad de recursos disponibles para poder implantar un proceso coherente, consistente y persistente de educación en seguridad vial en España. En ello, en la lucha por conseguir este fin, no dude que encontrará el apoyo de este diputado y de su grupo parlamentario. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Paz, para responder a los grupos parlamentarios que le han formulado preguntas.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROFESORES DE EDUCACIÓN VIAL** (Paz Fuentes): Espero saber contestar, porque las preguntas no han sido muy concretas. Tengo la esperanza de no ser yo quien le haya recordado al profesor *Sandía*.

Tiene usted mucha razón. Yo he participado en la formación de dos promociones de futuros profesores, llevando las áreas de seguridad vial y de conducción eficiente, dos de los valores que son referentes en esta Comisión, y siempre les digo lo mismo. Cuando explico algo a alguien me da igual que suspenda o que apruebe el examen, porque eso es cuestión suya. Yo no se lo voy a poner fácil, porque el accidente de tráfico se produce en décimas de segundo, pero se tarda el mismo tiempo en evitarlo. Yo voy a armarles para que en ese momento, entre el diablillo y el ángel, gane siempre el ángel y se omita esa conducta que se puede transformar en una tragedia. No me ha hecho ninguna pregunta concreta, y como ha apoyado lo que he dicho, paso al siguiente grupo, agradeciendo la colaboración de su grupo parlamentario.

En cuanto a las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista, tengo un tsunami de respuestas, porque su intervención ha tocado todos los palos. Me hablaba de la formación específica, relacionada con colectivos muy determinados. Eso es lo que quiere conseguir la nueva titulación de formación profesional de grado medio, es decir, que cuando alguien acceda a conductor profesional pase por esa vía de acceso que ahora mismo es un grupo meta al que hay que dirigir el esfuerzo, pero mientras tanto hay que hacer

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 11

algo. Hay una buena iniciativa a través de los planes de movilidad, de los planes de seguridad vial, de la ISO 39001, que va a obligar a las empresas que quieran tener este marchamo de calidad a realizar la formación. Si analizamos los accidentes *in itinere* o en misión, los que se producen en jornada laboral, el problema lo seguimos teniendo yendo o volviendo del trabajo no desarrollando la labor. Me preocupa de esos colectivos específicos que a veces no den un buen ejemplo. Cada vez que veo a un policía que no hace uso del cinturón de seguridad, etcétera, me pongo de los nervios o que simplemente se salta el semáforo para colocarse en un sitio sin su señalización de advertencia. Cuando la autoridad ningunea la normativa básica que tenemos, ahí tenemos un problema serio.

Hablaba de la formación continua de los profesores, esto es de una evidencia tal que no entiendo cómo no se ha producido. En los años que llevo de profesión nunca nadie ha venido a intentar mejorar mi formación. Mi colectivo lo ha hecho. En la Comunidad Valenciana, como le comentaba antes, participábamos en la formación de los nuevos conductores y los profesores con mejores currículos venían de Valencia, porque allí sí hemos apostado por la formación continua, además sin recursos, a través del maridaje con la Federación de Enseñanzas, con Comisiones Obreras, por ejemplo, que nos lo han prestado. Hemos creado un Plan de formación vial para suplir todo eso. La formación inicial, si no está reforzada por la continua, estamos hablando de que antes los vehículos llevaban carburador y ahora son vehículos eléctricos, si no me he reciclado en eso, apaga y vámonos. Esto está muy claro.

¿Relacionado con el entorno no podemos hacer nada? Sí que podemos hacer cosas, no puedo modificarlo, pero puedo elegirlo. Seguramente la ruta más adecuada —ya que he mencionado a las empresas— sea algo que desde la empresa puedo elegir a ver cuál es la ruta por la que el conductor va a tener menos peligro, los puntos negros o los puntos conflictivos están detectados, quizá sí se pueda hacer. Desde el factor humano podemos influir en el vehículo y en la vía. En cuanto al informe, le tengo que dar la razón. Para mi gusto en ese informe faltan muchas cosas. Pienso que en un informe alguna vez hay que ponerle freno a algo y ese es el motivo. Conozco a la alta dirección de la DGT, de hecho he estado con ellos en Cancún, con las internacionales, en Washington, veo como se desenvuelve, cuál es su pensamiento y su línea y todo lo que menciona como carencia es verdad que ellos lo contemplan, quizás ha faltado plantearlo en el informe, pero es algo que tiene que estar. Cuando alguien se mata aquí en España vamos a ver cuáles son todas y cada una de las causas. Ha alegado causas que la crisis ha forzado como el mantenimiento de carreteras, reducción de plantillas, de los sistemas de control y vigilancia y un etcétera que todos estamos sufriendo en primera mano.

En el tema de los mayores ha mencionado el foco que es clave, la Unión Europea lo ha fijado como un grupo de riesgo. Además se matan en la misma proporción que la gente joven. Si analizamos el número de kilómetros que recorren, a partir de los sesenta y cinco años, la probabilidad de morir es la misma que la que tiene un joven, porque no tiene amueblada esa conciencia de protección que la da desgraciadamente los años que te van dando la medida de no cometer ese error. Algo hay que hacer y de forma inmediata. Se produce un bloqueo de ese conductor que no tiene la agilidad para meterse en lugares con incorporaciones, con vehículos a mucha velocidad, el de atrás le pita y eso le fuerza. Somos poco solidarios con nuestros mayores. Al final la clave está en la educación.

La última serie de preguntas, que me parecía estar oyéndome a mí, con la distancia que le da su bagaje, sobre la educación. Un país que no tira papeles al suelo es un país que no tiene accidentes de tráfico. Aquí no hablamos de que tenemos un problema de educación vial, sino que lo tenemos de educación a secas. Cuando el barómetro del CIS nos pregunta cuáles son las cosas que nos preocupa, resulta que lo que más nos mata no nos inquieta, ocupa el lugar dieciséis, dentro de las cosas que nos preocupan hoy en día. Está claro que hoy el ébola, los que hacemos algún viaje a Madrid; la crisis, llegar a final de mes, pero hay mucha lista y cosas que poner para llegar a un lugar dieciséis. No tenemos la conciencia de que realmente podemos tener un accidente de tráfico. El mejor ejemplo lo explica lo que más queremos, que son nuestros hijos. Resulta que llevamos a nuestros hijos desprotegidos. Estamos hablando de que un 30 o 40% de los que fallecen en vías de poblado son nuestros hijos, lo que más queremos, porque los llevamos sin sistemas de retención infantil. Eso no puede ser una falta de cariño, es falta de conciencia. El problema del accidente de tráfico es que nadie sabe que se va a producir. Apreciar esa magnitud es el trabajo que tenemos que hacer a través de la educación. La política si no se transforma en cultura no sirve de nada. ¿De qué me sirve que arbitre líneas estratégicas, si al final no cala hondo en la población? Esta es la parte fundamental.

A lo que usted ha dicho no tengo ningún pero y estoy con usted. Esa es la base. Desgraciadamente, a los profesores de formación vial nos toca hacer de ambas cosas, porque tendría que coger a ese

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 12

conductor que ya tiene unos principios y unos valores y lo único que tendría que hacer es reforzárselos y enseñarle a manejar su vehículo y habilidades. Pero eso no es la verdad, porque tenemos auténticos descerebrados que en las prácticas están como en los videojuegos o incluso tocando el claxon. Estamos viendo que cada vez se sientan al lado gente con peor cultura.

Voy a volver al Grupo Socialista, porque he omitido algo importante. Me ha hecho una pregunta que es fundamental. ¿Cómo nos ha afectado la crisis al tema de la formación? Siempre empiezo mis presentaciones en un foro que no sea aquí, porque quiero que me inviten más veces, preguntando: ¿Hay algún delincuente en la sala? Después ya me voy por otros lados. Al rato pregunto, como profesor de formación vial me es muy difícil decirle a alguien a ver el embrague, que lo suelte, etcétera. ¿Alguna vez alguien ha enseñado a conducir a su hermano, primo, cuñado, etcétera, en un polígono por ahí? Resulta que empiezan a levantarse las manos y entonces les digo: me han engañado ustedes, me han dicho que no había delincuentes. Es verdad que no les han pillado, pero han cometido un delito. Ese delito hoy en día en Castilla-La Mancha va a impedir que pueda adoptar un niño. La gente se mete en berenjenales. He tenido alumnas que quería acceder a la Administración pública y que no puedo, porque se fue con su padre a un polígono, los pillaron, delito para el que está sin permiso y delito por colaboración, y además el juez puede acordar el decomiso del vehículo; estamos hablando de palabras mayores. Desde la federación dimos una alerta cuando empezó la crisis diciendo ¡ajo!, ¡peligro!, ¡delincuentes al volante! Fue muy mediática. Salimos en la prensa, porque los propios locutores se confesaban culpables. Tengo a mi sobrina y he hecho esto. ¿Es un delito? Sé que es malo, pero lo hago en un ambiente controlado. Ahora mismo en Valencia estamos impulsando a que la policía acuda a zonas de examen, porque ya no estamos enseñando en un polígono donde teóricamente la posibilidad de que pase algo es menor, sino que se está metiendo dentro del tráfico, porque no tienen dinero para dar más clases o lo quieren dedicar a otras cosas, por lo que el problema que tenemos es bastante serio. ¿Crisis? Un 60% en nuestro sector. Estamos bastante abrumados. ¿Crisis? Resulta que fomenta el comportamiento pirata de algunas escuelas. Por eso decía que tiene que haber alguna tutela para que haga que estas autoescuelas que emplean a gente no titulada, que están vendiendo bajo coste, que están bajando la calidad, puesto que tiene que haber algún sello de calidad, no puede haber paños calientes, eso es penalti y expulsión en el minuto uno. No sé si les he contestado de forma apropiada, porque no he visto mucha concreción, pero sigo a su disposición ahora o en el momento que quieran.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido muy elocuente, le agradezco su intervención y sus respuestas. Sin más, daríamos por concluida esta primera comparecencia. Le agradezco su franqueza, que siempre se valora muchísimo. Muchas gracias. Vamos a suspender por dos minutos la sesión para despedir al señor Paz y recibir al nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EXAMINADORES, ASEXTRA (JIMÉNEZ MURILLO), PARA EXPLICAR LAS PROPUESTAS DE LOS EXAMINADORES DE TRÁNSITO PARA MEJORAR LAS PRUEBAS DE OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000122).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión para sustanciar la segunda comparecencia de don Joaquín Jiménez Murillo, presidente de la Asociación de Examinadores, para explicar las propuestas de los examinadores de tránsito para mejorar las pruebas de obtención del permiso de conducir, a petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). A ver si le conectan la presentación. Don Joaquín Jiménez, ya ha visto la mecánica de las sesiones, sea muy bienvenido en nombre de todos los miembros de la Comisión. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EXAMINADORES, ASEXTRA** (Jiménez Murillo): En primer lugar, quisiera dar las gracias, en nombre de los examinadores, a todos los grupos parlamentarios aquí presentes, y en especial a Convergència i Unió, artífice de esta comparecencia por esta invitación a la Asociación de Examinadores de Tráfico, de aquí en adelante, Asextra, que como ya saben es la organización estrictamente profesional más representativa entre los funcionarios examinadores de este país y que sin duda puede hacer su aportación a los importantes problemas que se plantean en este sector.

Quisiera empezar esta comparecencia, que hago como presidente de la Asextra, por presentarme yo mismo. Mi nombre es Joaquín Jiménez Murillo, llevo examinando más de 27 años. Además de los últimos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 13

años he sido instructor de la Dirección General de Tráfico en varios cursos de formación de examinadores y he formado parte del grupo técnico que puso en marcha los llamados exámenes de calidad en España, en vigor desde el 19 de enero del 2013. A continuación, me gustaría explicarles brevemente quiénes somos los examinadores y en qué consisten los puestos de trabajo que se encuadran dentro de esta denominación tan genérica. Por un lado, tenemos los coordinadores especialistas, antiguamente llamados instructores, que son los encargados de impartir los cursos de formación a los nuevos examinadores y de perfeccionamiento, entre otras funciones. Un segundo grupo sería el de los coordinadores examinadores, encargados de ejercer la dirección, coordinación y control sobre los examinadores en cada provincia, además de otras tareas propias de su puesto. Por último, los examinadores, son los encargados de valorar y calificar las pruebas de aptitud del aspirante a la obtención de los diferentes permisos de conducción y licencias de aprendizaje, además de realizar inspecciones de los centros colaboradores de tráfico, como pueden ser centros médicos, autoescuelas, etcétera.

Quiero recordarles que, cuando la Dirección General de Tráfico asume la competencia en materia de exámenes del permiso de conducir, se crea la escala ejecutiva, a la que se accedía por una oposición propia. Era una escala específica creada fundamentalmente para examinar y diferenciada del resto de los funcionarios de la Dirección General de Tráfico, que pertenecía a la escala administrativa y cuyo trabajo eran las tareas estrictamente burocráticas. Con la entrada en vigor de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la función pública, se disuelve la escala ejecutiva y pasa a integrarse a la escala administrativa, la forma de acceso también cambia y deja de ser específica. Esto para nosotros fue un gran error y consideramos que fue el inicio de todos los problemas posteriores. Desde entonces la figura del examinador ha ido diluyéndose poco a poco en el conjunto de la Administración desde el momento en que por necesidad de trabajo los examinadores pueden ser destinados a realizar tareas administrativas, propias del cuerpo o escala de procedencia. Con todo ello, vemos que nuestro puesto de trabajo va desdibujándose y vaciándose de contenido para conseguir unos baremos para todos. Una prueba de esto que afirmo es la disparidad de criterios en las jefaturas de tráfico provinciales sobre el reparto de pruebas entre los examinadores. Mientras algunos responsables consideran fundamental la realización de exámenes de calidad y procura, en la medida de lo posible, asignar un número de pruebas racional que permita a los funcionarios realizar un trabajo de calidad; otros jefes provinciales priorizan el trabajo de oficina y con el fin de poder dedicar a examinadores a tareas burocráticas, el resto del personal examinador debe salir con el cupo completo de trece pruebas primando claramente la cantidad en vez de la calidad. Esta situación repercute negativamente en la cualificación del examinador. Por ende en la corrección o valoración de la calificación de los examinados al permiso de conducción y, en definitiva, en la seguridad vial. Por otra parte, el puesto de examinador por muchas otras circunstancias que rodean este trabajo, a veces incomprensibles por la propia Dirección General de Tráfico, ha dejado de ser atractivo para los propios funcionarios de dicho organismo. Es lógico asimilar sueldo y nivel, pudiendo desarrollar su trabajo en la oficina rodeado de compañeros y de seguridad, para qué sufrir la incomodidad de estar toda la jornada de trabajo dentro de un vehículo, soportando la inclemencia del tiempo, sufriendo riesgos de accidentes, amenazas y agresiones. Todas estas circunstancias han supuesto que un número importante de examinadores muy preparados, cualificados y con gran experiencia hayan optado por solicitar el cambio a un puesto administrativo o jubilarse anticipadamente. Habiendo en la actualidad numerosas vacantes, teniendo la Dirección General de Tráfico que improvisar y organizar, de forma urgente, cursos de capacitación para nuevos examinadores, que van a recurrir un tiempo largo para que estén operativos. Prueba de ello, como vemos en el gráfico, en el año 2009 estamos más de 900 examinadores, actualmente somos unos 671.

Sobre la agresión a los examinadores es un tema crucial y muy delicado. Todos sabemos que ha aumentado en esta coyuntura de crisis económica y de crisis de valores, incluso influenciado por la campaña de descalificación al funcionario público desde algunos sectores. Los protocolos dictados por las autoridades para paliar este problema han resultado a todas luces insuficientes, por lo menos en lo concerniente a las medidas disuasorias. Con el fin de atajar estos problemas, una cuestión que proponemos es no entregar el resultado del examen práctico *in situ*, ya que es fuente de muchos de estos conflictos. En todo caso, solicitamos el reconocimiento de autoridad en la figura del examinador y que las agresiones sean consideradas como delitos por atentado contra la autoridad pública en el ejercicio de sus funciones, tal y como marca el artículo 550 del Código Penal vigente. Entendemos que el examen es un acto obligatorio, que tiene una gran repercusión social por la consecuencia que provoca para el alumno y su entorno, pero tiene su razón de ser dentro del proceso de aprendizaje. Nos gustaría desde Asextra hacer

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 14

ver a la ciudadanía que la evaluación constituye una reflexión, un control de calidad sobre lo que se está haciendo, es decir, una forma de comprobar si se sigue la línea de actuación que el legislador ha establecido, todo ello con el fin de contribuir a la bajada de accidentes. Por sentido común, este control de alumno, profesores y empresarios de autoescuelas solo puede ser ejercido por la Administración, a través de sus funcionarios públicos, garantes de los derechos de los administrados. Una privatización sería muy negativa y de consecuencias difíciles de evaluar.

Una solución que Asextra propone, y que podría resolver algunos de los numerosos problemas que tenemos, es volver a crear la escala profesional de tráfico que desapareció con la Ley 30/1984, que según nuestro criterio y el de anteriores directores generales de Tráfico fue un gran error. Es urgente que la Administración dote a este puesto de la dignidad adecuada, de alta trascendencia y responsabilidad de las labores encomendadas. Asextra, desde sus inicios, como asociación, plantea la necesidad de crear una escala de técnicos especialistas en seguridad vial y, para avalar jurídicamente esta petición, esta asociación encargó un informe al prestigioso bufete de abogados Garrido Falla, especializado en derecho administrativo. Sin ningún género de dudas indica la necesidad de esta escala y señala un proceso de implantación, además de resolver todas las cuestiones que se pudieran suscitar al respecto. No es solo Asextra la que reivindica esta creación, ya en el año 2000 la directora general de Tráfico accidental, doña Enriqueta Cepeda, solicitaba la creación de la escala por la necesidad de crear cuerpos intermedios especializados en la Dirección General de Tráfico. En 2001, el Grupo Parlamentario Socialista presentó varias enmiendas al proyecto de ley de medidas fiscales, administrativas y de orden social, en las que se promovía la creación de la escala ejecutiva de especialista de la seguridad vial. En 2003, Asextra, en este Congreso de los Diputados, solicitó la creación de la escala de técnicos de seguridad vial. Esta propuesta fue apoyada por la diputada del Partido Popular, doña Fernanda Rudi, y por el diputado de Convergència i Unió, don Jordi Jané. En este mismo año 2003, el director general de tráfico por entonces, don Carlos Muñoz Repiso, comparece en el Congreso de los Diputados y, entre otras cosas, propone la restauración de la escala ejecutiva de examinadores, según sus palabras lamentablemente extinguida. En el 2005, el diputado de Convergència i Unió, el señor Duran i Lleida, presentó una proposición no de ley instando a la creación de la escala técnica. En los años siguientes han sido constantes las reuniones con diputados y senadores y con los sucesivos directores generales de tráfico con el fin de promover la creación de la escala profesional dentro de tráfico tan sumamente necesaria. Por distintos motivos, unas veces políticos, otras, económicos, nunca se ha conseguido avanzar en esta cuestión, a pesar de que incluso algunos partidos políticos aquí presentes a día de hoy lo llevaban en su programa electoral. En una coyuntura actual de crisis debemos intentar conseguir una Administración con un dimensionamiento adecuado, que no sea gravosa para los ciudadanos, pero al mismo tiempo ser altamente eficiente y que esté convenientemente tecnificada. Por ello, es necesaria la creación de escalas en la Administración que permita la adaptación del cuerpo de funcionarios a las necesidades planteadas. No hay que olvidar además la indudable importancia y trascendencia de las tareas encomendadas a los examinadores reflejada en el propio reglamento general de conductores. Por eso, desde Asextra solicitamos la creación de una escala técnica que tengan encomendadas, de una manera exclusiva, tales actividades y diferenciándola de la escala administrativa, puesto que el trabajo que desempeñamos los examinadores es técnico y no burocrático. Por ello entendemos que nuestro encuadre, según especifica el artículo 77 del Estatuto básico del empleado público sería el grupo B con la denominación de técnico superior en seguridad vial. También solicitamos paralelamente una adecuación, tanto del complemento específico de los puestos de examinador como del complemento de destino, por la trascendencia de las actividades educativas, formativas, evaluadoras, control e inspección, como elementos determinantes y primordiales de la seguridad vial, que el propio reglamento general de conductores nos reconoce. Con la inclusión de los examinadores en el grupo B, sería posible adecuar las exigencias de ingreso de nuevo personal en esta escala mediante pruebas específicas a los requerimientos técnicos del puesto de examinador, lo que permitiría el ingreso en ella a especialistas que vocacionalmente quisieran ser examinadores. Además en esta escala de nueva creación no solo podrían encuadrarse al colectivo examinador, sino también otros puestos técnicos especializados y profesionales con los que cuenta la Dirección General de Tráfico directamente relacionados con la seguridad vial, como pueden ser coordinadores de educación vial, investigadores de accidentes, la unidad de helicópteros, incluso los miembros del centro de gestión. Esperamos que en esta ocasión se tome en consideración esta demanda por la que han luchado tantas generaciones de examinadores y se reconozca la importancia, trascendencia y responsabilidad de las tareas encomendadas a estos funcionarios públicos, que con su esfuerzo y dedicación contribuyen a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 15

reducir las cifras de siniestralidad. La creación de la escala, sin duda alguna, mejoraría enormemente la concepción de la seguridad vial de este país y supondría un prestigio para la propia Dirección General de Tráfico.

Quedo a su entera disposición por si quieren hacerme alguna pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez Murillo, le agradezco su exposición y la claridad meridiana con la que se ha expresado, porque comprendemos perfectamente la problemática.

Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Señor Jiménez, llevo aquí tres años y creo que puedo felicitarle por haber realizado la intervención más escueta y a la vez con más contenido. Nos ha dicho todo lo que nos quería decir en una intervención extraordinariamente breve.

Le consta que en Cataluña, por desgracia, tenemos experiencia —no es para felicitarse— en situaciones muy similares a las que usted ha descrito, pero con maestros de enseñanza general, y hemos tomado medidas incluso más draconianas que las que usted sugería, porque hemos declarado autoridad al maestro. Por desgracia, vamos por este camino. Ustedes necesitan una protección pública, social, porque las personas que ejercen su profesión se están encontrando con problemas que no tiene el más mínimo sentido que tengan, y la disminución del número de profesores en épocas de paro lo demuestra a las claras. Lo único que le puedo decir es que cuente con nuestro apoyo, y que incluso contaría con él aunque hubiera pedido más. Entendemos que el profesional que ejerce sus funciones tiene que poseer elementos de autoridad y, por tanto, intentaremos que sea aprobado o comprendido en esta Cámara.

Quería hacerle una pregunta, porque es algo que siempre me ha llamado la atención, que se refiere a la falta de correlación entre las titulaciones de los que se examinan y los resultados finales. Hace tiempo que no miro las estadísticas —tendría que haberlo hecho anoche para traerlas actualizadas, pero no pude—, pero recuerdo que en las últimas se observaba que el mayor porcentaje de suspensos estaba en el colectivo de licenciados universitarios —estoy hablando de hace unos años y no sé si esto ha cambiado—, lo que es ciertamente sorprendente. Yo no voy a hacer una presunción de que el licenciado universitario tenga una especial inteligencia, porque no es el caso —en mi casa, siendo yo el licenciado, mi mujer es mucho más inteligente—, pero creo que sería interesante averiguar qué sucede. Quizá es que existe un tipo de conocimientos mnemotécnicos ante los cuales la persona acostumbrada a estudiar —es una hipótesis mía— se rebela de manera instintiva —digamos, para entendernos, que porque es como la lista de los reyes godos—; en cambio, alguien que no ha ido a la universidad es más flexible. Ya que está aquí una persona como usted —supongo que no tendré otra oportunidad mejor— me gustaría preguntar por qué hay una falta de correlación absoluta entre las titulaciones universitarias y los resultados en el examen para obtener el carné de conducir. No prejuzgo si esto es bueno o malo, si es normal o anormal, pero sí digo que es sorprendente. A lo mejor me dice que mi información está atrasada porque es de hace cuatro años y que esto ya no se produce. Sé que antes era así, y no tendré una oportunidad mejor que la que tengo hoy que está usted aquí para formular esta cuestión.

Reitero nuestro apoyo a su propuesta y vuelvo a decir que si hubiera ido más allá también lo habría tenido, porque es lo que hemos hecho con los profesores generales en Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, doña Helena Castellano Ramón.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Jiménez a esta Comisión. Muchas gracias por sus explicaciones sobre la problemática de los funcionarios examinadores como colectivo profesional y por aportar posibles soluciones. Sobre todo, este grupo quería darle las gracias por la labor que realizan, pese a lo exiguo de sus medios. En el PSOE conocemos las difíciles condiciones de su trabajo, lo que hace que desarrollar su labor con eficacia sea todavía más encomiable. Por eso, repito, le damos las gracias y la enhorabuena.

Usted ha expuesto algunos de los problemas que tiene su colectivo para desarrollar su labor y a mí me gustaría abundar más en ellos. Creemos que, aparte de las medidas que nos ha expuesto como posible solución, sería deseable —quisiera saber si comparte este punto de vista— elaborar un plan específico de protección para los examinadores, puesto que nos ha llegado la información de que en el trabajo reciben agresiones, amenazas, coacciones, etcétera; es decir, que en determinados momentos esa profesión puede no ser segura. Nos preocupa que no se haya puesto en marcha un plan de seguridad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 16

vial laboral para el personal que presta sus servicios en la Dirección General de Tráfico y que utilizan el vehículo en su jornada laboral, entre los que están los examinadores. Quisiera preguntarle si, en su opinión, es urgente y relevante la aprobación de ambos planes. También queremos conocer si le parece útil para los examinadores que para la entrega de los resultados del examen se implanten zonas seguras. Otra de las cuestiones que preocupa y mucho a este grupo, que nos parece un tema central, es el hecho de que en los últimos años se han restringido las convocatorias de plazas de funcionarios y ha habido una deficiente cobertura de bajas y jubilaciones, lo que trae como consecuencia la pérdida de examinadores, que, a su vez, ha incrementado el tiempo de espera para examinarse del carné de conducir.

Si hay algo en lo que consideramos que el ciudadano valora a la Dirección General de Tráfico como un servicio público es en los exámenes de conducir. El hecho es que en la actualidad en todas las jefaturas no existe un trato de igualdad para todos, algo exigible por la ciudadanía. Puesto que las tasas que se pagan por los servicios son iguales en todas las zonas, también deberían darse los servicios con un estándar de calidad mínimo, pero lo cierto es que dependiendo del sitio donde uno resida recibe un trato y tiene unos plazos diferentes para examinarse. El hecho es que si los ciudadanos pagan igual, deberían tener el mismo trato, los mismos plazos y el mismo estándar de calidad en Cuenca, en Barcelona, en Melilla o en La Coruña, aunque en algunos sitios examinan una vez por semana y en otros una vez cada diez días; es decir, es un sistema de lo más variopinto y creemos que se debería cambiar. Le quería preguntar si cree que las plazas que ahora se están ofertando son las necesarias para atender la demanda. Si su respuesta fuera negativa, me gustaría que me dijera qué número de plazas deberían convocarse para poder prestar el servicio con este estándar mínimo de calidad que asegurara que en todo el territorio nacional se hace en condiciones de igualdad, es decir, que la gente accede a los exámenes de conducir en los mismos plazos y con el mismo trato, independientemente de donde resida.

Más escandaloso todavía es que ante este problema una de las posibles soluciones que se ha barajado ha sido la privatización de los exámenes, cosa que al Grupo Socialista le causó alarma y a lo que se opone radicalmente. Entendemos que no se puede ser juez y parte en un proceso; es decir, no parece ni justo ni razonable que si una persona se encarga de formar también se encargue de examinar, porque creemos que pondría en peligro la seguridad vial. En este sentido, el Grupo Socialista presentó una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno —cito literalmente— a llevar a cabo todas las medidas necesarias para la provisión de un número suficiente de puestos de trabajo funcionariales de examinador adscrito a la DGT, y con ello garantizar un número suficiente de examinadores que asegure en todo el Estado que los tiempos de espera no excedan los plazos razonables. Por un lado, queríamos garantizar el carácter funcional y público de los examinadores y del examen y, por otro, que no se dilaten excesivamente los tiempos de espera, así como hablar del estándar de calidad que antes mencionaba. La proposición fue rechazada por el grupo mayoritario de esta Cámara, el Grupo Popular, que alegó que el servicio se viene prestando con absoluta normalidad y en muy buenas condiciones, que incluso mejoran las de algunos países miembros de la Unión Europea. No sabemos qué países son, pero eso fue lo que nos contestaron. Quisiera preguntarle qué opinión le merece esta cuestión —que nos sigue preocupando— como examinador, aunque me imagino que se opondrá. Quisiera que profundizara en ello, al margen de la posible solución, que compartimos, de la escala de técnicos en seguridad vial, en la que no voy a abundar, porque la ha explicado muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Concepción Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero darle la bienvenida a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y, a través de usted, a todas las examinadoras y examinadores de tráfico que conforman ese colectivo de profesionales altamente cualificados y de cuyo criterio y buen hacer depende en gran parte la siniestralidad vial que registren nuestros conductores y conductoras noveles. También quiero resaltar el tono de su intervención, su actitud totalmente constructiva y su profesionalidad, que representa a ese colectivo del que usted forma parte.

¿Por qué le agradezco el tono, la actitud y, sobre todo, la profesionalidad? Porque ha sido exquisito en su planteamiento, en su exposición y no nos ha hablado para nada de los problemas que tienen como colectivo y que yo conocía, porque me he reunido con ustedes en esta casa. Me apresuré a contactar con la directora de la Dirección General de Tráfico para que me contara de primera mano si realmente existía esa situación de alarma que ha intentado poner de manifiesto la diputada del Grupo Socialista, cosa que ni usted ni su colectivo han hecho, y transmití sus palabras a los compañeros. Usted no estuvo en aquella reunión, pero me hicieron llegar esa grave preocupación que tenían. Como bien ha dicho, ustedes son

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 17

funcionarios del Estado, y me sumo a sus palabras para reivindicar esa figura. Puede que lo haga porque soy funcionaria y que sea un poco de corporativismo. Yo no dudo del papel que tiene en esta sociedad el funcionario, que es el mismo que tenemos los políticos o cualquier persona con vocación de servicio público.

También me ha llamado la atención la propuesta que hacía la diputada del Grupo Socialista ante esa situación de riesgo. Es verdad. Creo que todos los que pertenecemos al cuerpo de docentes —yo también soy educadora—, hemos hablado mucho de la peligrosidad, porque en algún momento todos hemos tenido problemas con un padre o con un alumno. En este caso me preocupa —lo había apuntado en mi intervención— el tema de la entrega del examen. En un momento en el que la DGT apuesta por la Administración electrónica, por los servicios electrónicos, mi grupo se ofrece para ayudar a la implantación de los medios telemáticos. Sería mucho más factible que la entrega del examen no se hiciera como en la actualidad, porque, aunque todos nos hemos examinado así, hay que avanzar. No es agradable que te suspendan, y supongo que para ustedes tampoco es agradable suspender, pero en esos momentos te puedes encontrar con alguna persona que pueda intentar agredirte. Yo no he recibido ninguna queja por agresión, pero puede que se haya producido. Por eso propondremos que el resultado del examen, o el correspondiente informe identificando los puntos más débiles, en caso de que el mencionado aspirante haya sido considerado no apto, se dé por vía telemática. Creo que eso es importante y no supone mucho problema. Vamos a ir dando pequeños pasos.

También es muy importante lo que usted ha señalado —ahí sí coincidimos— sobre la escala técnica, sobre la reivindicación de la figura del examinador. En este país no ha habido una cultura de seguridad vial, y creo que ahora estamos dando muchos pasos. Siempre digo en mis intervenciones que esta cultura la estamos haciendo entre todos los partidos políticos y entre todas las asociaciones. En esto, la sociedad civil tiene un papel muy importante, porque está informando y sensibilizando de lo grave que es no cumplir las normas de seguridad vial. Todos somos conductores, pero también nos tenemos que sensibilizar como peatones, como ciclistas, porque en las calles de las ciudades hoy en día entran en juego muchos elementos. Por eso es importante lo que ustedes apuntan sobre esa escala técnica, sobre ese cuerpo especial de técnicos en seguridad vial, y el Grupo Popular lo apoya plenamente, así como también que se haga de la misma manera en toda España. He tomado nota de lo que ha dicho al principio de que en unas direcciones provinciales tienen unos criterios y en otras otros. Creo que la DGT es una administración que funciona muy bien, es un ente nacional, quitando las competencias que están transferidas, y sería bueno que todas las comunidades funcionaran igual, que no hubiera diferentes tiempos.

En cuanto a lo del tiempo de espera, vuelvo a reivindicar la figura del examinador, porque —usted lo ha dicho muy bien— no es lo mismo estar sentado en un puesto administrativo que estar en la calle. Todos vemos en las ciudades —en Madrid no lo sé, pero lo veo en La Rioja— cómo van por las mañanas, llueva o truene, haciendo los exámenes, incluso chocando con los conductores que, porque sabemos más o menos por dónde van, vamos diciendo: ya me ha tocado otra vez aquí delante el examinador; y digo el examinador, porque si vas más enfadada puedes decir palabras más gruesas. Esto es algo a valorar. Cuanto más representados estén los colectivos de formadores y de examinadores, cuanto más implicados estemos en que esto sea un todo para que se actúe de la misma manera, de forma global, igual en todo el territorio nacional, mejor llegaremos a conseguir el objetivo final de tener una buena seguridad vial, es decir, el objetivo que persigue el Gobierno de tolerancia cero, de cero accidentes.

También quiero señalar un pequeño detalle respecto al tiempo de espera. Yo sé, porque me hicieron llegar esa información y la he constatado personalmente, que ha habido sus más y sus menos, y que en su momento se ha solucionado el problema trasladando examinadores de una comunidad a otra. También hablaban de incrementar el número de horas extras de los que estaban, que hoy no se ha mencionado. Usted ha sido escrupuloso en su planteamiento, y como grupo que apoya al Gobierno se lo agradezco, porque sé que ustedes son unos grandes profesionales. Quiero decirle lo mismo que le dije en aquel momento a la diputada del Grupo Socialista, y es que los exámenes se están realizando; es más, España se encuentra —también se lo dije en aquel momento— entre los Estados miembros de la Unión Europea con menor distancia entre convocatorias. En La Rioja —aquí voy de nuevo a mi territorio, que es el que mejor conozco, donde seguimos teniendo examinadores mayores, pero los tenemos— se examina una vez por semana, y solo en algún caso puntual se han retrasado los exámenes uno o dos días.

Quiero terminar diciendo lo mismo que al inicio de mi intervención: tiene a su disposición a todo el Grupo Parlamentario Popular —y sé que en eso nos apoyarían los demás grupos— para trabajar juntos y hacer algunos deberes: lo de la entrega del examen por vía telemática, que se podría ver cómo sacar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 18

adelante esta propuesta, y lo de la escala técnica, porque me parece muy importante que ustedes sean un cuerpo de la Administración del Estado con todos sus derechos y con la consideración que merecen, insistiendo en que hacen una labor importantísima en este gran mundo de la seguridad vial porque hacen la evaluación. Últimamente hemos hablado bastante de la conducción tutelada, que es otra propuesta en la que el Grupo Popular seguirá trabajando si ahora no sale adelante, porque es muy interesante. Se trata de una iniciativa que nos presentaron aquí los gestores administrativos, fruto de un trabajo que habían realizado con la universidad, y quizá podamos seguir madurándola.

Quiero agradecerle su comparecencia y su tono, porque aun sabiendo que tienen problemas ha sido muy elegante y no los ha explicado en negativo, sino que simplemente los ha puesto en nuestro conocimiento. Cuente con el apoyo de este grupo para llegar a los máximos acuerdos posibles para que puedan desarrollar su labor de la mejor manera (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a todas las cuestiones, tiene la palabra don Joaquín Jiménez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EXAMINADORES, ASEXTRA** (Jiménez Murillo): Me dirigiré, en primer lugar, al diputado de Convergència i Unió. No sé si he entendido correctamente la pregunta, pero creo que ha dicho que, según sus datos, los examinandos con una carrera universitaria están abocados al no apto con más facilidad (**El señor Guillaumes i Ràfols: Simplemente que no hay una correlación**). Evidentemente, ese dato no lo tenemos. Lo único que le puedo decir a este respecto es que a día de hoy el número de no aptos está aumentando considerablemente como consecuencia de la crisis, porque el alumno quiere ir al examen habiendo dado el mínimo número de clases y los profesores se ven obligados a presentarlos, puesto que no pueden ponerles una pistola para que no se examinen. El problema viene de ahí, porque el nivel del examen prácticamente es el mismo que el de hace cinco años, aunque desde enero de 2013 haya cambiado un poco el protocolo. Repito que el número de no aptos, independientemente del nivel intelectual de cada uno, está aumentando considerablemente como consecuencia de la crisis.

Como no ha hecho más preguntas, le doy las gracias por apoyarnos en lo de la figura del examinador y también —no sé si lo he escuchado o no— por lo de la escala.

Contesto ahora a la diputada del Grupo Socialista, a la que agradezco sus palabras, que hasta me han ruborizado. Ha hecho muchísimas preguntas y voy a intentar responderlas una por una, aunque si se me pasa alguna —que se me pasará— le agradeceré que me la recuerde. Ha hablado de la protección. El problema de las agresiones se produce cuando comunicamos que el resultado es no apto —lo contrario son abrazos y besos—, y por desgracia, como digo, el número de suspensos va en aumento, no por culpa nuestra, sino porque el alumno, el que se examina se presenta sin dar el número de clases necesario. Estamos seguros de que este problema estaría solucionado si no diéramos el resultado *in situ*. Esto se lo dice un examinador con más de veintisiete años de experiencia, que desde el primer año ha estado dando explicaciones a todos los alumnos, porque haciéndolo me siento más profesional, pero no ahora porque lo impone el reglamento general de conductores, sino porque entiendo que está dentro de lo que es la labor del examinador. Si tengo que poner en la balanza quedarme satisfecho profesionalmente dando una explicación al alumno sobre el resultado o no dársela y no correr ningún riesgo... Tenemos muchísimos antecedentes de compañeros que han sido apaleados brutalmente, caso Ceuta, caso Jaén, caso Granada, intento de apuñalamiento en Vizcaya, etcétera. Hay que tener en cuenta que nosotros estamos dentro de un habitáculo muy reducido que permite aproximarse mucho. La semana pasada tuve una experiencia muy desagradable. Comunicué el resultado de no apto a un chico, él sentado al volante y yo detrás; se bajó, se me sentó al lado y no voy a reproducir aquí las palabras que me dijo porque está fuera de lugar. Lo que sí tengo que decir es que sentí miedo. Simplemente con que no diéramos el resultado, esto se resolvería. Creo que ha dicho —si no es así, agradeceré que me rectifique— que no existe un protocolo de protección contra las agresiones. Sí, hay uno, lo que pasa es que lo consideramos insuficiente. ¿Por qué? Porque no contempla las medidas disuasorias, que es lo de la comunicación del resultado. Contempla que una vez que te han agredido des los pasos correspondientes. A mí eso no me sirve para nada. Si me han apuñado, de qué sirve que condenen al que lo ha hecho. Enlazo ahora con lo de que se considere autoridad al examinador. Esto lo pedimos para que el ciudadano sepa que puede haber pena de cárcel. Se quiera o no, eso hace pensar al alumno, a ese presunto agresor, y le disuade de decir o hacer algo al compañero examinador.

No le falta razón en lo de los plazos, en el tiempo de espera. Por desgracia, esto se le ha venido encima a la Dirección General de Tráfico, pero es consecuencia de lo que he dicho en mi exposición, ya

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 19

que nuestro trabajo ha ido diluyéndose de forma brutal. ¿Qué sucede? Como saben, los funcionarios que pertenecemos a Muface tenemos la posibilidad de jubilarnos con treinta y cinco años de servicio y sesenta años de edad. El que les habla tiene cincuenta y dos años, y hace simplemente tres decía: como me gusta mi trabajo, estoy aquí hasta que cumpla los setenta. A día de hoy, quiero jubilarme mañana. Eso dice mucho de lo poco que nos valoran. La DGT no previó —por hacerle un favor— que fuera tan grande la devaluación del puesto de trabajo de examinador y que mis compañeros optaran por jubilarse anticipadamente. También influye el problema de que han cambiado de puesto de trabajo, porque prácticamente —no me gusta hablar de dinero porque soy profesional, y lo otro vendrá o no— no hay diferencia económica con un compañero que está en la oficina. Como usted bien ha dicho, nosotros trabajamos a pesar de las inclemencias del tiempo, nieve o ventee. A veces me hace mucha gracia escuchar a la DGT —no ahora, desde hace muchos años— decir: Se aconseja no salir a la carretera, no coger el coche. Sin embargo, nosotros estamos en la carretera con un novato y con un profesor que debe intervenir, pero que también es un ser humano y se puede equivocar; de hecho ha habido accidentes debido a que un profesor no ha intervenido cuando tenía que haberlo hecho. Todos sabemos los problemas que ha habido y le puedo hablar en primera persona, porque he sido examinador en Barcelona, que es una de las jefaturas en las que había carencia de examinadores. He estado allí seis meses y medio y puedo decirle, doña Concha, que el problema sigue existiendo, porque en Barcelona la plantilla de examinadores a día de hoy sigue siendo escasa para la demanda que hay. Siempre he defendido que capacidad es igual a disponibilidad, sin embargo quiero hacerles ver una cosa. Vamos a un centro de salud y nos dan cita para una resonancia dentro de un mes, cuando está en juego nuestra vida, nuestra salud; sin embargo, cuando se le dice a un alumno que hasta dentro de un mes no se puede examinar parece que se va a acabar el mundo. También es verdad que no hay derecho a que en Barcelona, por ejemplo, las autoescuelas hayan examinado solo tres veces en los meses de junio y julio, cuando en el resto de la provincia han examinado ocho. Eso hay que solucionarlo. Ahí estoy de acuerdo con usted, porque no debe haber esa disparidad y se pueden arreglar las cosas. Una de las soluciones que dábamos, doña Concha —estoy contestando a la portavoz del Grupo Socialista, pero también le hablo a usted—, eran las horas extraordinarias. He escuchado muchas veces que está prohibido. No sé lo que está prohibido en este país, pero sé que hay gente que debería estar en algún sitio y no está. Era una solución, porque el personal examinador se prestaba a hacer horas extraordinarias para sacar a flote la demanda existente en esos momentos. En Barcelona se aprobó esa propuesta que hicimos.

Sobre la privatización, estoy totalmente de acuerdo con usted. Ya lo he dicho en mi exposición. Creo que eso sería el no va más en sentido negativo. No podemos ser juez y parte. Una de las cosas de las que puede presumir el funcionario examinador es de objetividad. Podemos hacerlo mejor o peor, nos podemos equivocar, porque somos seres humanos —de hecho, seguro que nos equivocamos y yo el primero—, pero somos objetivos y transparentes al cien por cien. Me cuesta trabajo creer que eso pueda ser así si es privado.

Doña Concha, si la compañera del PSOE me ha ruborizado, usted me ha puesto por las nubes. **(Risas)**. No me lo merezco, pero le agradezco de corazón sus palabras. Ante todo soy una persona sincera. Me da igual estar en el foro que esté, siempre he defendido que diciendo la verdad con educación se puede ir a todos los lados. Podría haber venido aquí a decir bum bum y bum bum y bum bum, pero no. Tengo tan claro que si se creara la escala técnica se acabaría con muchos de los problemas que tiene el colectivo de examinadores que lo demás sobra. Le podría contar anécdotas por un tubo, pero no merece la pena.

Las agresiones, como le he dicho antes a la compañera del Grupo Socialista, existen y las ha habido muy graves. Hay apaleamientos constantes, muy gordos, doña Concha. Lo único que tenemos, tras la huelga que hicimos entonces, cuando era director general don Pere Navarro, es un protocolo de actuación sobre las agresiones, pero es insuficiente. A mí no me sirve de nada que me pongan un ojo morado, y luego ¿qué? Puedo contar otra anécdota de hace muchísimos años. Me cogieron por el cuello e intenté defenderme. Lo denuncié ante el juzgado. Entonces circulaba la peseta y la multa fue de 5.000 pesetas. El comentario que se hacía en Sevilla, que somos muy graciosos, era: Por 5.000 pesetas le pego yo otra. **(Risas)**. Es decir, tu dignidad queda por los suelos. Además la Dirección General de Tráfico no te apoya, y no me refiero a la de ahora, sino en conjunto, desde el año 1985, que es desde que soy examinador. Les pido, por favor, que hagan todo lo posible para que se nos califique como autoridad y se hagan campañas informativas para que el usuario sepa a qué se atiene en caso de que haya una agresión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 666

15 de octubre de 2014

Pág. 20

En cuanto a los informes y a los resultados por vía telemática, si esto llega a verse, el que le pone un altar a usted soy yo. He escuchado muchas cosas. Como he dicho antes, actúo con tanta sinceridad que me gustaría que me correspondieran de la misma manera y quiero ver resultados que a día de hoy no he visto. Hay muchas promesas, pero siempre pasa algo. Bueno, a partir de hoy voy a ser optimista y voy a confiar en que lo vamos a conseguir entre todos los que estamos aquí presentes. Me parece bien la idea, doña Concha. Espero que doña María Seguí —me consta que tiene hilo directo— tome nota.

Respecto al tiempo de espera, ya he contestado a la compañera del Grupo Socialista. Es verdad que en algunas jefaturas, no en todas, hay mucho tiempo de espera, pero en la mayoría se hacen semanalmente. También es verdad que la DGT ha puesto su granito de arena para aportar soluciones. De hecho, estando yo en Barcelona se hizo un curso nuevo de formación de examinadores, el día 13 ha empezado otro, para 2015 hay tres cursos pendientes y para 2016 hay otro. Es decir, está aportando su granito de arena, aunque es un poco tardío, también es verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Saben que siempre existe la posibilidad de un turno excepcional si algún diputado quiere hacer uso de él. **(La señora Bravo Ibáñez pide la palabra).**

Doña Concha Bravo tiene la palabra.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: No quiero reabrir el debate.

Antes he olvidado el tema de la privatización, que se ha mencionado aquí y es por lo que vinieron a verme en aquel momento. No solamente se hablaba de privatizar los exámenes, que era un rumor que estaba en la calle, sino también el propio cuerpo. Lo que hice fue tranquilizarles y decirles que ni se iban a privatizar los exámenes ni se iba a privatizar el cuerpo, porque creíamos en la objetividad de un cuerpo ajeno. No puede ser el mismo el que da la formación, como usted ha señalado, y el que examina. Simplemente quería cerrar ese camino.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EXAMINADORES, ASEXTRA** (Jiménez Murillo): Quiero corroborar las palabras que ha dicho doña Concha. A mí también se me ha olvidado. Yo estaba en Barcelona y no me pareció correcto venir a reunirme a Madrid cuando mi objetivo primordial era ayudar a los compañeros de Barcelona, pero es verdad lo que dice doña Concha.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco a don Joaquín Jiménez Murillo su comparecencia. La problemática ha quedado clara. Este es un tema al que deberíamos ser capaces de dar respuestas. Algunas ya se han ofrecido hoy mismo. Precisamente el objetivo de esta Comisión es escuchar los problemas de los distintos colectivos, atender sus propuestas de solución, que es lo más positivo, y encauzarlas para que lleguen al Ejecutivo, al que nosotros debemos, según dice la Constitución, impulsar y controlar, que son dos palabras redondas pero que a veces cuestan un poquito.

Le reitero nuestro agradecimiento y doy las gracias también a sus compañeros, que le han acompañado hoy aquí, y a los señores y señoras diputados.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y cuarenta minutos de la tarde.**