

II Jornada.

“El futuro de la formación en seguridad vial en España”

El pasado 12 de diciembre tuvo lugar en Sevilla la 2ª Jornada “El futuro de la formación en seguridad vial en España” organizada por la Fundación José Pons. Destacó la calidad de los expertos invitados y el interés que despertaron sus ponencias entre los asistentes. Así mismo, se pudo ver el grado de preparación y preocupación por la seguridad vial de dichos asistentes a través de sus preguntas, opiniones y sugerencias.

Presentó el acto Dña. Mª Jesús Magro, directora de la Fundación José Pons, que recalcó que el objetivo de la Fundación en estas jornadas era, una vez más, la educación en valores. Javier Gil, director de Comunicación de la Fundación y moderador de la Jornada, introdujo a los ponentes recordando las numerosas novedades sobre seguridad vial que se han producido durante el último año y los pocos datos oficiales que se conocían al respecto, esperando que las diferentes intervenciones sirvieran para arrojar luz sobre el presente y el futuro de la formación en seguridad vial.

La primera ponencia corrió a cargo de D. Antoni Riu, subdirector general de Educación, Divulgación y Formación vial de la Dirección General de Tráfico. Durante su intervención desarrolló las líneas que se están trabajando y avanzó alguna de las futuras, y aclaró de manera contundente algunos de los rumores que circulan a cerca del nuevo modelo de examen y el futuro módulo de Educación Vial que se impartirá dentro de la asignatura de Educación para la ciudadanía. D. Antoni Riu empezó hablando sobre los cambios introducidos en los exámenes, tanto del B como de los específicos, y cómo evalúa la DGT dichos cambios. Aclaró que, aun siendo la directriz que mayor trascendencia ha tenido en la opinión pública, no es la única y las hay de todavía mayor calado. Los cambios van en la línea de hacer más comprensible la prueba con una redacción más sencilla, introducir más contenidos de seguridad vial y quitar la mecánica de los exámenes de las pruebas superiores y BTP. Las primeras comparativas de antes y después del nuevo examen arrojan los siguientes datos. Justo antes de implantar el nuevo examen, se produjo un aumento de alumnos presentados a la prueba del B con un porcentaje de suspensos mayor. La explicación es que el miedo al cambio hizo que se presentaran antes de este un mayor número de alumnos menos preparados. Después del cambio, disminuyó el número de alumnos presentados a las pruebas, número que se va normalizando poco a poco. Eso sí, se observa un incremento significativo en el número de aptos, relacionado sin duda con la mejor comprensión de las preguntas, ya que los contenidos son los mismos. Así mismo se avalúa positivamente la inclusión de nuevos contenidos de seguridad vial, porque se está comprobando que los alumnos van aprendiendo dichos contenidos.

Para la prueba de los permisos C1 y C los cambios han sido aún más notables, al incrementarse con el nuevo examen un 30% el número de pruebas y en casi el 30% el número de aptos. Sin duda la supresión de la mecánica es la razón para este cambio, ya que suponía una barrera para muchos alumnos. Según D. Antoni Riu esto tiene beneficios claros para los alumnos, pero también para el sector que verá incrementado el número de profesionales.

Pero el subdirector habló de otras líneas que considera tan o más importantes que esta. La primera línea es el aumento del número y la capacidad del profesorado. Para ello se han tomado una serie de medidas como: cambiar el manual de seguridad vial (decantándose por el mismo que se utiliza en los cursos de reeducación y sensibilización, más completo y actualizado), ajustar la asignatura de mecánicas a las nuevas exigencias, descentralizar la fase de presencia, que se impartirá en varias provincias (con un ahorro en el coste para los alumnos y una disminución en el plazo de impartición de los cursos). Se pretende seguir con este incremento de profesores. Tanto es así, que una vez se sepan los aprobados de la actual fase a distancia,

anunció D. Antoni Riu, se convocará el siguiente curso para profesores de formación vial (probablemente antes del verano).

La segunda línea de trabajo es conseguir más y mejores examinadores. Se busca mejorar la calidad de la formación que reciben y para ello se ha aumentado el periodo de formación y se ha mejorado el proceso de evaluación. En la actualidad se ha incrementado la plantilla en un 28% en dos años y se espera que para el 2008 este incremento llegue al 75%, lo que dará un mejor servicio, tanto en tiempos como en calidad.

La tercera línea son los cursos de reeducación, medida que viene dada por la implantación del permiso por puntos. Hace unas semanas se hizo el primer curso de recuperación de puntos y se tiene previsto que para marzo se empiece con los cursos de recuperación del permiso. Destacó una ventaja adicional, y es la posibilidad de reciclaje que se ha abierto para los profesores de formación vial a la hora de asistir a los cursos que les habilita para impartir dichos cursos.

Habló también del futuro de la educación vial en el ámbito escolar. Está prevista en la Ley de Ordenación de la Educación (LOE) que además de constituir una materia transversal, será un módulo específico de la nueva asignatura de Educación para la ciudadanía. Hizo una aclaración importante y rotunda a cerca de quién impartirá dicho módulo, dejando claro que serán los propios maestros y profesores de los centros escolares, y que no hay ninguna expectativa de que puedan darla los profesores de formación vial.

Por último, el subdirector abordó el tema del futuro nuevo examen informatizado y el aumento significativo que habrá en los contenidos en seguridad vial. Dio algunos plazos y aclaró una serie de rumores. Ante la necesidad de que los futuros conductores salgan más formados y sensibilizados, se está preparando un nuevo manual básico de seguridad vial en el que se dará la información con textos e imágenes. Se tiene previsto que esté editado para finales del 2007 y accesible a todos. Este manual será la base para todas las preguntas de seguridad vial de las pruebas teóricas. Se crearán programas especiales con escuelas de formación vial en las que se exigirá un número mínimo de 10 horas lectivas sobre seguridad vial (aparte del resto de contenidos). En cuanto al examen informatizado dijo que su pone un cambio de envergadura que necesita su tiempo. Se hará a través de una pantalla táctil de fácil manejo. A lo largo del 2007 se empezará a implantar en alguna jefatura. Será ya en el 2008 cuando se implante en todas. Aclaró los rumores que circulan del nuevo formato. En una primera fase, que abarca el año 2007 y el primer semestre de 2008, se seguirá con el mismo tipo de examen, con tres posibles respuestas y sólo una correcta. A partir del segundo semestre de 2008 (y aclaró que se avisará con tiempo) se empezarán los exámenes con cuatro respuestas posibles en las que podrá haber una o varias correctas.

La siguiente ponente fue Dña. Raquel Navares, directora de Pons Editorial. Durante su intervención hizo hincapié en varios aspectos. El primero, que Pons Editorial siempre ha intentado ajustarse al sistema, pero siempre con un espíritu de ser "avanzadilla", sobre todo en lo que a la formación pura y dura se refiere. Incidió en la importancia de la dimensión educativa (responsabilidad, civismo y convivencia), en el por qué de las normas por encima de su simple conocimiento, mostrando su apoyo a la administración en que las normas no sólo hay que enseñarlas, sino que hay que transmitirías. Dña. Raquel Navares mostró su opinión favorable sobre los nuevos modelos de examen, ya que "obligan a comprender, no sirve sólo con memorizar contenidos". Recalcó el esfuerzo que está haciendo Pons Editorial para mejorar los manuales desde julio para ajustarse cada vez más al nuevo modelo de examen, no sin advertir de las dificultades que tiene el mundo editorial para ir al mismo ritmo que los cambios que se producen.

En su afán por dar mayor importancia a la educación vial, Pons Editorial, anunció su directora, ha abierto una nueva línea de educación para niños a través de la literatura, utilizando el cuento infantil como una eficaz herramienta pedagógica. Se pretende

potenciar la educación antes de tener que llegar a la reeducación. Por último, apeló a la importancia de que los profesionales del sector se involucren cada vez más, aportando opiniones y reciclándose continuamente.

D. Santos Pastor, experto en seguridad vial de la Asociación Provincial de autoescuelas de Sevilla, centró su ponencia en una reflexión básica: ¿qué están haciendo y que deben hacer tanto las autoescuelas como la administración para formar conductores más seguros? Para ello pidió que el debate se centrara en la labor de formación y se intentara olvidar el aspecto económico. Recalcó que la formación es una actividad permanente a lo largo de la vida y la eficacia dudosa de lo que se enseña en las autoescuelas si no forma parte de un proceso global que debe iniciarse en la educación infantil y la familia. Habló sobre la importancia de los modelos que suponen los conductores experimentados y puso ejemplos sobre infracciones que se cometen habitualmente. Criticó las ofertas que están de moda en las autoescuelas y que aseguran el aprobado en un mínimo periodo de tiempo. Como todos los ponentes resaltó la importancia de la formación sobre la reeducación. Recordó a las autoescuelas que no tienen la urgencia que tiene la administración y que eso les debería permitir trabajar el día a día y con perspectivas de futuro. Por último pidió a la DGT que tuviera en cuenta al sector para las futuras mejoras y dio una serie de ideas. Entre ellas, que los inspectores no sólo inspeccionen las instalaciones y los requisitos básicos de las autoescuelas, sino que también revisen la calidad de las clases, y que se generen un número mayor de preguntas y respuestas para las pruebas teóricas que permitan ir renovando los cuestionarios semanalmente para “evitar la pillería”.

D. Francisco Toledo, subdirector general del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) hizo un balance sobre lo que habían supuesto los cursos de sensibilización y reeducación impartidos. Informó de que los cursos habían sido muy bien acogidos y evaluados por los profesionales del sector, y que estos estaban muy motivados y con una buena preparación. Recalcó aquellos aspectos más importantes que considera que hay que trabajar para producir el cambio en conductores multi-reincidentes y para formar y concienciar al resto. Entre estos aspectos destacó que hay que trabajar sobre creencias, valores y actitudes, que para producir un cambio hay que facilitar una información fiable y que la fuente sea creíble, que hay que utilizar conjuntamente el impacto emocional y la información. Así mismo habló de la importancia de prevenir, trabajando los incidentes y no centrándose sólo en los accidentes. Para todo esto, D. Francisco Toledo se apoyó en vídeos utilizados en diferentes campañas, tanto españolas como extranjeras.

Por último, D. José Luis León, jefe provincial de la DGT de Sevilla, habló sobre la evolución de la siniestralidad tras la implantación del permiso por puntos. Primero resaltó el gran impacto mediático que ha supuesto y la necesidad de dar tiempo para ver la influencia real del permiso por puntos. Primero abordó estadísticamente los datos globales de conductores, vehículos, vías y accidentes en una comparativa de los años 2000 y 2005, en todo el territorio nacional, pero haciendo hincapié en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Una vez descrito el escenario, D. José Luis León apuntó tres conclusiones a las que se puede llegar tras seis meses de implantación del permiso por puntos. La primera conclusión es que esta medida ya está plenamente implantada en los países de nuestro entorno con resultado ya conocidos, y que en España la acogida ha sido buena y con cierta expectación. Destacó que en la última encuesta más del 70% de los españoles habían acogido muy bien la medida. La segunda conclusión es que el permiso por puntos ha supuesto en estos países una reducción significativa del número de fallecidos en carretera, si bien, para ello, ha sido necesario acompañarlo con toda una serie de medidas destinadas a aumentar el control y la vigilancia. Como última conclusión, aportó los datos de retirada de permisos y reducción de la mortalidad en varios países. En España todavía no hay datos concluyentes sobre la retirada de permisos pero sí sobre la mortalidad, que se ha visto reducida en un 10%. Destacó que es un dato significativo, ya que en los años 2004 y 2005 ya se había producido una reducción importante con respecto a otros

años. Se mostró optimista en cuanto al objetivo de la Unión Europea de rebajar el 50% de la siniestralidad de cara al año 2010. Acabó la intervención resaltando que el dato de la reducción de la mortalidad en un 10% en los seis meses del 2006 no es una cifra para el optimismo, pero sí para la esperanza.