

# Cómo serán los exámenes de conducir

- **La DGT estudia suprimir en el práctico el aparcamiento e introducir vídeos en el teórico**
- **José Miguel Báez: “La formación vial tendría que estar en colegios y empresas”**

PALOMA GARCÍA MORENO  
MADRID 16-05-2016 15:26

Aunque en la **Dirección General de Tráfico (DGT)** dicen que aún no hay nada en firme sobre cómo serán los próximos exámenes para obtener el permiso de conducir, –su directora, María Seguí–, lleva algunos meses lanzando globos sonda sobre los posibles cambios. Unos exámenes que ya fueron modificados, no hace tanto, en 2013.

Una de las iniciativas que se está barajando en la DGT es la incorporación, a partir del próximo año, de vídeos en los exámenes teóricos donde se recogerán distintas situaciones que se presentan en la circulación en el mundo real (carretera con niebla, túnel no iluminado, etc) para que los candidatos identifiquen los posibles riesgos y situaciones de peligro.

La idea que, a priori, parece que pretende dar una mayor primacía a la formación práctica de los alumnos frente a la memorización de los test que hacen la mayoría, y cuenta con el beneplácito de las autoescuelas y de las agrupaciones de automovilistas, tiene sus peros.

- **Test**

En primer lugar, las cosas puede complicarse para los candidatos, porque según dicen en **RACE (Real Automóvil Club de España)**, “una cosa son los exámenes escritos, donde existen menos posibilidades de respuestas; y otra, las pruebas con vídeos, donde el volumen de preguntas se disparará hasta el infinito”, comentan en RACE.

Ya en 2013, DGT amplió la base de datos de las preguntas de los exámenes hasta las 16.000 con el objetivo de evitar la memorización de los candidatos y conseguir exámenes más personalizados.

Además, antes de nada habrá que dotar a todos los centro de exámenes del equipamiento informático necesario para que esta iniciativa se ponga en marcha”, explica José Miguel Báez Calvo, presidente de **CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)**.

Actualmente solo las jefaturas de tráfico de las capitales de provincia cuentan con pantallas táctiles para poder llevar a cabo esta iniciativa. “Entre 60 o 70 centros aún no están preparados”, añade Báez.

- **Autoescuelas**

Para Luis Fernando Fernández, director de **Fosmaster**(asociación de profesionales de empresas en logística, transporte y seguridad Vial), “la idea es muy buena”, pero para eso, también habrá que esperar a que todas las

autoescuelas españolas hayan incorporado las nuevas tecnologías en sus aulas, “porque muchas siguen haciendo los test en papel”.

Y, si se van a introducir nuevos casos, será imprescindible reciclar a todo el profesorado de las autoescuelas y tendrán que desarrollarse nuevos temarios, dice Fernández.

- **Aparcamiento**

Aunque en la [DGT](#) aseguran que suprimir la prueba de aparcamiento de los exámenes “es un futurible”, la DGT está valorando reformar la normativa para que sea posible que los conductores que vayan a pilotar coches dotados de un sistema de aparcamiento asistido (denominado ADAS), puedan evitar aparcar en las pruebas. Este sistema, automatizado, permite hacer la maniobra sin que intervenga el conductor.

En una reciente instrucción, la DGT apunta a que el aspirante puedan obtener un permiso restringido, como ocurre con los vehículos automáticos, apto para la conducción de este tipo de coches.

Esta medida no ha caído muy bien en el sector. A juicio de Fernández, los exámenes tienen que ser globales para todo el mundo. No se puede seccionar. El [aparcamiento](#) es uno de los requisitos mínimos de examen como la glorieta, la rampa, la incorporación a la circulación, el ceda el paso o el stop. ¿Qué ocurre si se estropea el sistema de estacionamiento asistido?

Entonces el conductor tendrá que aparcar como todo el mundo. Báez utiliza el mismo argumento. “Los conductores tendrán siempre que tener la formación”, pese a las nuevas tecnologías. Además los exámenes están sometidos a las directivas europeas y eso lo saben en la DGT.

Controlar a los conductores noveles tras sacar el permiso y elaborar un ranking de autoescuelas basado en la siniestralidad de los alumnos durante el primer año, es una de las medidas que más oposición ha encontrado entre los centros de enseñanza y también los clubs de automovilistas.

- **Control de noveles**

“No se puede ligar la siniestralidad a las autoescuelas”, dicen en RACE. En los accidente de tráfico intervienen muchos elementos como el coche, la carretera, el tipo de conductor y las condiciones del tiempo.

“La responsabilidad última –quién otorga el aprobado de aptitud– es Tráfico”, aclara Báez. Para llevar a cabo ese control “habría que mirar en caso por caso de quién es la culpa de accidente”, porque pueden dar al conductor novel por detrás o ha podido saltarse un stop, y en eso no tiene la culpa la autoescuela.

“En España, el alumno decide cuando se presenta al examen, la autoescuela no decide”, alega Fernández, para mostrar el desacuerdo con la medida. No existe un número obligatorio de clases teóricas y prácticas, como en otros muchos países europeos, donde está más arraigada la formación en seguridad vial en las aulas y en las empresas.

Entonces, “también habría que introducir en el ranking quién ha sido el examinador y la jefatura de Tráfico a la que pertenece”. añade.

Además no hay que olvidar que precisamente el primer año de carné no es la etapa más conflictiva de los conductores. Los siniestros suelen ser más frecuentes a partir del segundo año, cuando han cogido más confianza al volante, según un informe de Unespa.

En España, los jóvenes no valoran de forma positiva la formación de las autoescuelas. Un estudio del [Observatorio Español de Conductores](#)-Ducit, de RACE, revela que más del 30% de ellos no están satisfechos con el equipamiento y los medios de la autoescuela, con los coches que utilizan para las prácticas y tampoco con los contenidos teóricos y la formación práctica. El estudio también recoge, que uno de cada dos jóvenes de entre 18 y 29 años, ya con el carné en el bolsillo, reconoce que la formación recibida solo ha servido para aprobar el examen no para sentirse seguros al volantes. Los expertos recuerdan que la inseguridad en el vehículo es una de los principales factores de riesgo para sufrir un accidente.

## **Simulador de vuelco y gafas que ven los efectos del alcohol**

RACE y Red Bull acaban de poner en marcha la primera Academia de Formación Vial. La marca de bebidas, patrocinadora de la Fórmula 1 o Moto GP y muy cerca de los jóvenes, apuesta por la educación. El centro (Drivers Academy Race-Red Bull), ubicado en el Circuito del Jarama-Race (Madrid), que cuenta con 300 metros cuadrados de superficie, se apoya principalmente en la interactividad de los alumnos, que aprenden los riesgos de la conducción en vivo y en directo usando las nuevas tecnologías. Coches volcados, con el alumno dentro; gafas que reproducen los reflejos que tienen los conductores cuando han bebido alcohol o consumido drogas y zona de neumáticos, con superficies mojadas son solo algunos de los simuladores de los que se sirve este curso, para formar en la primera etapa. Su precio es de 150 euros.

### **En cifras**

**427.000** fue el número de permisos de conducir que se expidieron en 2014 para jóvenes con edades comprendidas entre 18 y 29 años, según datos de la **DGT**. **25** es el número de clases prácticas mínimas que deberían recibir los aspirantes a obtener el carné de conducir, estiman en la **CNAE**.

**50%** es el porcentaje de alumnos que reconoce que los cursos en la autoescuela solo preparan para el examen, no para conducir, recoge el estudio de **RACE**.

**900** euros de media es el desembolso que tienen que hacer los candidatos para la formación teórica y práctica en una autoescuela.

**33,9%** de los futuros conductores les faltará seguridad al volante una vez completado el proceso formativo, una de las principales causas de los siniestros.

**30%** de los jóvenes no está satisfecho con los coches utilizados en las autoescuelas para realizar las prácticas de conducir.