

JOSÉ MIGUEL BÁEZ Pte de la Confederación de Autoescuelas

«Subir la velocidad como dice la DGT sólo es posible hoy en autopistas»

FÉLIX CEREZO / Madrid

«Tal y como está planteado el proyecto de la DGT, la subida del límite a 130 km/h sólo es posible hoy en las autopistas de peaje. De modo que si es eso lo que se pretende finalmente, que se diga».

Para José Miguel Báez, presidente de la confederación de autoescuelas Cnae, una de las medidas estrella de la reforma de Tráfico choca con los tiempos que corren. Se refiere, por ejemplo, al gasto que supondrían los paneles señalizadores que avisarán de que el límite en un tramo ha subido (o bajado), pues en el fondo, lo que se pretende instaurar es la velocidad variable.

Esos elementos, otros de protección, el buen trazado y una siniestralidad histórica mínima son requisitos que sí cumplen ya las autopistas. Por cierto, asfixiadas ante la falta de usuarios.

«Cuando en nuestro país no sobra dinero, el que haya que se destine a otras cosas como arreglar las carreteras», remarca el máximo responsable de un sector que está sufriendo especialmente la crisis.

Desde el año 2008 y hasta lo que llevamos de 2013, el número de alumnos que acuden a las autoescuelas ha descendido en casi un 60%. En términos de empleo, esto ha supuesto el despido de casi 8.000 profesores y 1.700 directores, aunque una pequeña parte de estos ha abierto sus propios negocios, de modo que si hace cinco años existían 5.179 autoescuelas, a cierre de marzo de 2013 eran 5.818.

El descenso de la clientela también está relacionado con un hecho que Báez critica, pero porque cree que perjudica la formación de los futuros conductores: hoy, en España, cualquiera puede presentarse y obtener el permiso de conducir sin recibir ni una sola clase.

«Esto lleva a que la enseñanza se limite a memorizar. Serían necesari-

as de seis a 10 clases presenciales», señala para, a continuación, reconocer que las nuevas pruebas –teórica y práctica– puestas en marcha meses atrás no están acarreado más suspensos. «Quien ahora intenta sacarse el permiso es porque tiene que hacerlo, así que se esfuerza más e intenta asegurar».

Una de las novedades es la llamada conducción eficiente y, en este punto, el presidente de las autoescuelas cree necesario «refrescar los conocimientos» de profesores y examinadores. La cuestión no es menor porque están en juego ahorros en el consumo de hasta el 15%.

Y ya por elevación, pide a la Administración que sea «valiente» y elimine algunos lugares de examen que no reúnen la calidad suficiente. Se refiere a poblaciones con una mínima complicación de tráfico donde se obtienen carnés con «la misma validez que otro aprobado en Bilbao y ambos sirven en los 56 países» con



José Miguel Báez. / EL MUNDO

los que España tiene un acuerdo de reconocimiento de permisos.

Tampoco se esconde al abordar uno de los temas más espinosos para la DGT: los conductores mayores

y si es necesario algún tratamiento específico pues en ellos confluyen dos hechos. Por un lado, la pérdida de facultades inherente a la edad y, por otro, la mayor frecuencia en la ingesta de medicamentos, aunque este último aspecto puede afectar a cualquiera y Báez cree que son los servicios médicos quienes deben dar la voz de alarma.

Sobre los mayores, la opinión común es que no se puede fijar una edad máxima para conducir, pues dependerá de cada persona, pero eso no impediría que se pasen «exámenes más amplios, incluso uno práctico» desde cierta edad.

También propone una solución salomónica para el uso del casco por los ciclistas en ciudad. «Que sea obligatorio hasta los 16 o 18 años y luego que cada uno decida, aunque la mayoría seguirá usándolo».

Seis de cada 10 fábricas en Europa pierden dinero

La sobrecapacidad equivale a toda la producción española

F. C. / Madrid

El 58% de las fábricas de vehículos instaladas en Europa pierden dinero ya que se están usando muy por debajo de su capacidad. Así lo concluye un informe de la consultora Alix Partner's en el que también se asegura que «la infrautilización de las factorías ha llegado a un punto crítico, por lo que los cierres ya anunciados serán, muy probablemente, insuficientes para paliar la situación».

Para la mayoría de los analistas, esa sobrecapacidad estaría

entre un 20% y un 25% del volumen total, aunque Alix Partner's habla de algo menos: unos tres millones de coches.

En todo caso, una cifra astronómica si se recuerda, por ejemplo, que es el objetivo que quieren recuperar en su conjunto las factorías españolas. Este año, su meta es producir 2,2 millones.

Además, se da el caso de que los fabricantes que más están sufriendo la crisis son precisamente los generalistas, los de mayor volumen, enfrentados a una oferta

low cost cada vez más amplia y al aguante de las marcas premium.

Aunque la sobrecapacidad no es el único riesgo que amenaza a las factorías. Ayer, la patronal española Anfac recordó que las mejoras en logística permitirían, en un país periférico como el nuestro, un ahorro anual de 500 millones para el sector. Y 10 veces más si se considera toda la industria.

Y en Vitoria, la crisis de su ministro MZ ha llevado a la factoría de Mercedes a solicitar la aplicación de un ERE de 18 días.