

Coordinació: Elena López

El model d'examen teòric del permís de conduir

Des de fa temps, estem treballant en la simplificació del llenguatge i en una redacció clara de la base de preguntes



Marta Carrera

Marta Carrera

Cap a un nou model de prova teòrica

Marta Carrera. Inicia la seva trajectòria administrativa l'any 2004 com a tècnica superior de trànsit. La seva primera destinació va ser la Prefectura Provincial de Palència com a cap de secció de seguretat viària. El 2005, arriba a la Prefectura Provincial de Trànsit de Madrid en l'àmbit de conductors. El 2009 va ser nomenada subdirectora general adjunta de formació viària. Actualment, és cap de la Unitat d'Educació i Formació Viària de la Direcció General de Trànsit (DGT).

En aquests moments, la Direcció General de Trànsit està desenvolupant un nou model d'examen teòric fet amb un ordinador amb pantalla tàctil, cosa que implica un seguit de canvis en:

- Les formes. Nova metodologia informatitzada. Es pretén anar cap a la supressió dels exàmens en paper, amb el consegüent estalvi de costos dels milers de qüestionaris que es fan cada dia en tot el territori estatal.
- L'elaboració dels qüestionaris d'exàmens. Es treballa directament en l'aplicació informàtica, i es pot modificar, actualitzar i renovar qualsevol pregunta per adaptar-la a la nova normativa, així com eliminar preguntes ràpidament en cas d'error per evitar confusions.
- La distribució dels qüestionaris. Actualment es fa des de Madrid a tot l'Estat espanyol en paper. Una vegada en funcionament el programa d'exàmens per ordinador, tots els centres d'exàmens tindran les preguntes actualitzades a través de l'aplicació de forma periòdica i automàtica, i s'evitaran els enviaments físics a aquests centres i a cada prefectura provincial de trànsit. Es tracta en definitiva d'un mètode més ràpid i eficaç.
- La redacció de les preguntes. Era un dels cavalls de batalla de la Direcció General de Trànsit. Tots hem sentit alguna queixa referida a la redacció confusa de preguntes dels qüesti-

onaris. Des de fa temps, estem treballant en la simplificació del llenguatge i en una redacció clara de la base de preguntes.

- Les fotografies que acompanyen les preguntes. El nou tipus de fotografia és més clar i nítid gràcies a la resolució de la pantalla. És un complement excel·lent per a la comprensió de la situació que s'està plantejant.

Fases del projecte

El projecte d'informatització dels exàmens teòrics consta dels següents mòduls: qüestionari, citació i avaluació.

- Qüestionari. Es treballa cada dia en l'actualització de la base de preguntes que alimenta el programa informatitzat d'exàmens teòrics. En aquests moments, consta de 12.000 preguntes per a totes les categories de permisos de conducció, inclòs l'examen per a la recuperació per pèrdua de vigència i les autoritzacions de mercaderies perilloses.
- Citació. És automàtica. Cada prefectura provincial de trànsit haurà de concretar en l'aplicació informàtica el calendari d'exàmens, el nombre d'aules i la capacitat d'aspirants per a cada aula.

La citació dels aspirants es farà automàticament segons l'ordre d'introducció de les dades en l'aplicació i d'acord amb la capacitat real del centre d'exàmens.

- Avaluació. Una vegada finalitzat l'examen, el programa fa la correcció.

També hi ha la possibilitat d'autoavaluar a través de l'anomenat submòdul d'autoavaluació del nostre web (www.dgt.es), on l'aspirant fa i corregeix una simulació d'examen des del seu ordinador amb el mateix format i tipus de preguntes que un examen real.



Xavier Subías

Efa Rimoldi

Matriu GDE: cap a una formació integral del conductor

Efa Rimoldi, llicenciada en Administració i Direcció d'Empreses. MBA a l'Institut d'Empresa. Màster en Finances Corporatives a l'IESE. *Coach* avançat ontològic i sistèmic. Actualment fa un doctorat en Trànsit i Seguretat Viària. Va ser durant tres anys directora comercial d'Etrasa i des del 1998 n'és la directora general.

Matriu GDE: cap a una formació integral del conductor

La primera idea que em ve al cap quan penso en un model de formació viària és que l'examen defineix la forma d'estudiar de l'alumne. Actualment a l'Estat espanyol l'examen teòric consta de 30 preguntes, amb tres possibles respostes i només una de vàlida. El fet que no hi hagi obligació d'acudir a l'autoescola fa que la simple memorització de preguntes sigui suficient per aprovar l'examen. Un cop superada aquesta prova, l'alumne es posa al volant d'un cotxe per intentar superar un examen pràctic que tindrà una durada no inferior a 25 minuts. Ens queda un llarg camí per arribar a una formació integral i holística.

El model d'altres països

Si fem una ullada als sistemes d'examen que tenen alguns dels nostres veïns europeus veiem que a Alemanya, per exemple, s'exigeix un mínim de 28 classes de teòrica obligatòries de 45 minuts cadascuna, i de classes pràctiques se n'han de fer un mínim de 30 per afrontar després un examen que durarà com a mínim 45 minuts. A França disposen d'un nou model d'examen teòric de resposta múltiple, amb 40 preguntes i quatre respostes possibles de les quals almenys una és correcta. Aquest model d'examen contempla, a més, entre les seves novetats la importància que la percepció del risc té per al futur conductor.

Aquests sistemes d'examen, a més d'altres, com els utilitzats en els països nòrdics des de fa més

d'una dècada, com a part de la visió zero, segueixen el plantejament de la Matriu GDE (objectius de la formació de conductors), la finalitat principal de la qual és garantir que els conductors disposin dels coneixements i habilitats necessaris per conduir de forma segura i eficient.

Necessitat d'actualitzar les proves

L'educació tradicional, que és la que tenim actualment a l'Estat espanyol, es basa principalment en la conducció i control del vehicle i en el domini de diverses situacions del trànsit. El futur de l'aprenentatge del conductor passa per arribar a nivells més profunds. Per tant, l'ideal seria moure'ns des de les cel·les inferiors cap a les superiors i a la dreta de la matriu.

La meta fonamental de la preparació dels aspirants a obtenir un permís de conduir no ha de ser simplement ajudar-los a passar unes proves de manera satisfactòria, sinó que s'hauria d'ampliar l'enfocament i profunditzar en factors com la formació, l'autoavaluació i l'assumpció del risc, incloent els motius personals i el propi estat del conductor, així com el context en què es fa la conducció. Això suposa comprendre i integrar el perquè de la norma. Però per arribar a això cal una actualització del model d'examen espanyol, que ens permeti alinear-nos amb el sistema europeu i que deixi que els formadors que aposten per una formació integral de l'alumne tinguin la possibilitat de fer-ho.

Fent un pas més, em sembla molt interessant considerar la integració de la part pràctica en la teòrica i de la teòrica en la pràctica, per deixar de veure els dos blocs com a separats i independents. Això ajudaria a prendre consciència d'una forma més real i contundent de la percepció del risc. I tot plegat sense perdre de vista que l'educació i la formació viària són part del camí cap a una mobilitat sostenible i vital.

Em sembla molt interessant considerar la integració de la part pràctica en la teòrica i de la teòrica en la pràctica

