

El PFV que participa en estos cursos dispone de una formación específica sobre la que está obteniendo una gran valoración. Esto puede ser un argumento de apoyo de algunas de las fases de la presentación de Enrique en la que defiende la formación especializada del profesorado.

En lo relativo al sello de calidad informa de que él levo los de AUCO y de CNAE, desde el principio y que se hablaba por entonces la posibilidad de que la propia CNAE crease su propio sello de calidad.

Según indica D.E.L. en Cataluña se ha publicado el mismo pero no debe estar funcionando demasiado bien ya que no existe ninguna contraprestación y que eso retrae a los alumnos. D. J.C.M. informa de que sí tienen algunas ventajas como por ejemplo es la obtención de algunos créditos universitarios.

**D.C.B.M.:** indica que lo que él propone es que las autoescuelas acogidas a l sello de calidad estén capacitadas para impartir materias como los factores de riesgos y que además puedan certificar la asistencia de los alumnos que lo consideren oportuno. Esta asistencia eximiría a dichos alumnos de la realización del examen teórico, que sí deberían hacer aquellos alumnos que opten por esa alternativa en vez de la asistencia al curso correspondiente en una autoescuela. Esto ya supondría un acicate para el alumnado y la propia autoescuela.

**D.J.M.L.M.:** indica que estamos hablando de clases obligatorias pero que es necesario definir como. Debería existir una notificación previa, calentadario, horario, programa, etc...

**D.J.C.M.:** indica que existen diferentes alternativas que describe de la siguiente manera:

- Cerrado: tipo al CAP o el ADR.
- Abierto con programación: con unas clases máximas diarias y moduladas de manera que si el alumno se pierde alguna de las clases tendrá que asistir en un futuro a las clases no recibidas.

**D.E.L.:** considera imprescindible el control de asistencia a las clases mediante los controles biométricos, para que esto pueda hacerse de manera adecuada. Vuelve a incidir en que es preferible no llevar como propuestas modificaciones directas de los Reglamentos de autoescuelas y General de

Conductores si no que es preferible proponer la autoescuela de calidad y que la aceptación de este proyecto conllevará esos cambios de manera ineludible.

**D. L.Á.:** en la Comisión parlamentaria de Seguridad Vial del día 29 de noviembre de 2016, se hace referencia a algunas cuestiones relativas al sello de calidad, educación vial, etc... todas ellas relacionadas con el sector. Una de las cuestiones tratadas en generar un marco que permita un pacto de estado que fomente la educación y la formación vial.

Se indica que la Comisión parlamentaria no entra en detalles, que su función establecer planes generales. Que quién se baja al desarrollo de los detalles son los técnicos, en muchos de los casos la DGT. Esto hace muy recomendable que desde la CNAE se pueda participar en un grupo de trabajo que sería ideal que se formase por parte de la Comisión parlamentaria de Seguridad Vial. Podría ser un grupo de trabajo que asesorase a nivel técnico.

**D.A.M.L.:** pregunta por lo que se va a hacer si conviven dos modelos por ejemplo de permiso de la clase A, uno el formado por las autoescuelas acogidas al sello de calidad, con unos costes determinados, y otro formado por las autoescuelas no acogidas al sello, con unos costes menores.

**D.I.C.:** indica que en su opinión hay que ir más a un modelo de autoescuela de calidad que a un sello de calidad.

Se debate llegando a la conclusión de que una buena parte del posible éxito de este sello de calidad o modelo de calidad reside en el hecho de que pueda haber ciertas ventajas para los alumnos de las autoescuelas acogidas al mismo. Estas ventajas pueden ser diversas y pueden afectar a cuestiones fiscales, seguros, etc....

**D.J.M.L.M.:** saca el tema de los canjes y la gran diferencia formativa que existe en la obtención en sus países de origen respecto de España. Propone la creación de cursos informativos para los aspirantes estos canjes.

Surge debate al respecto de los canjes de permisos de conducción y se indica que no es lógico lo que se está haciendo al respecto pero que es un tema de difícil solución ya que hay implicaciones económicas y políticas, con acuerdos bilaterales entre países de por medio.

**D.J.C.M.:** propone hablar del proceso para acceder a la profesión de P.F.V. tal y como ha indicado no le parece adecuado que sea un grado medio.

**D.J.M.L.M.:** le informa de que hay profesiones en las que tú puedes obtener la titulación pero ello no te autoriza a impartir docencia sobre ella, que para eso debes cualificarte como docente.

**D.J.C.M.:** plantea que se puede crear una titulación para el profesor de teórica y que exista una cualificación aparte para el profesor de formación práctica.

En cuanto al acceso a la profesión de PFV surge un debate sobre el asunto y sobre el interés de que se enfoque como un grado medio, superior universitario o cualquier otra posibilidad. Se concluye de manera mayoritaria que la mejor alternativa sería:

- Profesor de formación vial: grado superior que le cualifica para impartir las formaciones teóricas. Dependiente del Ministerio de Educación.
- Instructor de prácticas: para la impartición de este tipo de formación. Dependiente de la Dirección General de Tráfico.
- Director de formación vial: grado superior que le cualifica para impartir la dirección de las escuelas particulares de conductores. Dependiente del Ministerio de Educación.
- Grado universitario: para habilitar al alumnado que lo obtenga en materias como:
  - Educación vial.
  - Formación vial y prevención de riesgos viales.
  - Reconstrucción de accidentes y redacción de atestados.
  - Gestores de movilidad.
  - Técnicos superiores de tráfico.
  - Etc..
- Masters: estos podrán ir suponiendo especializaciones que permitan adaptarse a las necesidades futuras relacionadas con la seguridad vial, movilidad, transporte etc...

Siendo las catorce horas treinta minutos del día reseñado en el encabezamiento de este documento se la conclusión a la sesión matutina de la Comisión que se retoma en sesión de tarde a las dieciséis horas.

Se inicia haciendo procediendo a la lectura del ya mencionado estudio aportado por D. Juan Carlos Muñoz en referencia a las condiciones en las que se desarrolla la formación en las escuelas militares de conducción. En el estudio se recoge una ponencia de un teniente coronel militar en el que se indican dichas condiciones. Entre otras la necesidad de una serie de clases teóricas y prácticas.

D. C.B.M.: realiza su intervención centrándose en los dos siguientes temas:

▪ Limitación del horario laboral

Indica que en lo relativo a las propuestas a trasladar a la asamblea es imprescindible que se tengan en cuenta los agravios en materia de horario de trabajo existentes entre el trabajador por cuenta ajena y el trabajador por cuenta propia (autónomo). Hay que tener en cuenta que la calidad de la enseñanza que puede proporcionar un profesor se reduce drásticamente a partir de un número determinado. Esto le hace pensar que para evitar engaños al consumidor se debe limitar con el mismo número de horas de trabajar al profesor por cuenta propia y al contratado por cuenta ajena. Esta limitación tiene otra ventaja y es el hecho de que redundará en una mayor contratación de trabajadores. Esta modificación en cuanto a horarios sería un cambio para el Reglamento de las escuelas particulares de conductores (REPAC).

▪ Preámbulo del REPAC

Habría que definir, ¿qué son las autoescuelas? Deberíamos ser centros de enseñanza y como consecuencia formar parte del sector educativo y no del de servicios. También que se considere nuestra implicación en la Seguridad y la Salud Pública, hechos que avala la propia Unión Europea. Esto debería formar parte de la definición sobre que es una autoescuela.

La formación vial debería formar parte de educación. Entre otras cosas la fiscalidad no sería del 21% por el IVA.

Se indica que se debe hacer hincapié en presentar un proyecto al Gobierno en el que se vincule la formación de los futuros conductores con una rebaja de los muertos en las vías públicas. También se indica que lo

anterior se considera una evidencia pero que existen elementos que participan en los accidentes y que se están deteriorando en los últimos tiempos, como por ejemplo el mantenimiento de las vías o el del parque móvil.

Se establece que en la formación deben coger un mayor peso la percepción de riesgos y no tanto en las normas.

**D.E.M.F.:** Nos hace una disertación sobre un estudio realizado por ella (adjuntado como Anexo VI) sobre la Directiva 123/2006 de Servicios, Ley de Servicios, Ley Omnibús. Estas son las tres “leyes” que regulan esta cuestión.

Para poder formar parte del Ministerio de Educación el sector de la formación vial debería conseguir que se le considere como una actividad de interés general.

- Directiva 123/2006
  - Quedan fuera de esta Directiva según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia entre otras actividades, la seguridad vial.
  - ¿Que no indica la Directiva en cuanto a donde se aplica sus ? Debe disponerse de un establecimiento. Hay que estar inscrito en un registro. Etc...
- Ley 17/2009 de 23 de noviembre Ley de libre acceso a las actividades de servicios (Ley paraguas)
  - Se aplica a los servicios con contraprestación económica.
  - Nos explica los 6 capítulos que componen la ley.
  - En el capítulo 5 se habla sobre la calidad.
- Ley 25/2009 de 22 de diciembre (Ley Omnibús)

Las conclusiones que aporta tras la exposición resumida anteriormente son que para ser considerados un servicio de interés general y que podamos prestarlo dependiendo del Ministerio de Educación y no de la DGT hay que actuar a nivel político y social para que la misma nos perciban como una necesidad.

¿Por qué no se aplica en España y en otros países no? Se desconoce la trasposición efectuada de la Directiva y es esa trasposición la clave de la aplicación.



Se recuerda por parte de D. C.B.M., que la propia DGT indica que estamos entroncados con la Seguridad Pública y la Salud, cuestión esta última que la propia Organización Mundial de la Salud establece.

**D.I.C.:** indica que sea cual sea el reconocimiento que se tenga y sea cual sea el pensamiento al respecto de la Ley Omnibús, la cuestión es que esta se nos ha aplicado ya y que debemos proponer que se nos apliquen otros requisitos. Lo ideal sería proponer el modelo que consideremos oportuno y a partir de esas propuestas, debatir en caso de que se aluda a la Ley Omnibús como justificante para no admitir las mismas.

Una vez concluidos las conclusiones al respecto de la legalidad que desemboca en la Ley Omnibús se hacen una serie de comentarios al respecto de cuestiones concretas que deberían modificarse, o al menos aplicarse ya que en algunos casos ya están recogidas, en el reglamento de las escuelas particulares de conductores (REPAC). Entre otras cuestiones:

- Figura del director de autoescuela, que se considera que se está incumpliendo ya que en las condiciones actuales no está ejerciendo la labor encomendada en el artículo 6 que indica “El personal directivo es el encargado de planificar, programar, ordenar, dirigir y controlar, según lo definido en el artículo 38 de este mismo reglamento, de forma **asidua y continuada** la enseñanza y el desarrollo de la actividad docente del centro”. Se considera que la posibilidad de poder ejercer sus funciones en un número ilimitado.

[\(volver al índice\)](#)



Y no habiendo más asuntos que tratar, el Sr. Presidente da por concluida la reunión a las dieciocho horas veinte minutos del día expresado al principio, y para constancia se extiende la presente acta de la que como Secretario doy fe con el visto bueno del Sr. Presidente.

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO



ANEXO I: FORMACIÓN DE CALIDAD: JUSTIFICACIÓN

D. Fernando Varela García

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo mostrar una visión general de la formación vial en España y en particular la ofrecida en los centros de formación de conductores, basada en los actuales reglamentos de Autoescuelas y de Conductores. También y tomando como referencia diferentes informes, estudios, etc... y teniendo en cuenta las actuales técnicas educativas desde el punto de vista psicopedagógico, resaltaremos las carencias del sistema de enseñanza de conductores actual. Finalmente apuntamos unas reflexiones sobre la enseñanza y sobre el camino al que debería evolucionar.

ARGUMENTOS:

Es un hecho indiscutible que los “accidentes de tráfico” constituyen un problema social y de salud pública de gran importancia y repercusión, si atendemos al elevado número de muertos y lesionados que se derivan de ellos en todo el mundo, y en particular en nuestro país, con un coste económico del 1% del P.I.B. nacional, y lo que es más difícil evaluar, de infinito sufrimiento humano, todo ello ratificado en diversos informes emitidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) considerándolo dentro de las 10 primeras causas de mortalidad mundial y la 1ª no natural, que afecta a todas las capas sociales con especial incidencia en la juventud.

Por todo ello, los centros de formación vial tenemos la obligación ética de abordar este problema como agentes fundamentales en consecución de un tráfico más seguro. Esta obligación pasa por profundizar en el conocimiento del problema y en el desarrollo de intervenciones que reduzcan la incidencia del mismo.

Nuestra labor se dirige fundamentalmente al “FACTOR HUMANO” y podemos afirmar hoy con rotundidad, ya que así lo señalan todos los informes y estudios, que el “factor humano” es el principal responsable de los “accidentes de tráfico”.

También todos los estudios internacionales afirman que de todas las estrategias que existen para intervenir sobre los accidentes, son las medidas preventivas las que muestran mayor eficacia y rentabilidad económica y social, ya que van encaminadas a que el accidente no se produzca.

De entre las diferentes medidas preventivas, destaca la formación y la educación vial, ya que además de que van dirigidas a intervenir sobre el “factor humano”, intervienen sobre los aspectos fundamentales que determinan el comportamiento y lo que es más importante: salva vidas. En pocos ámbitos de la vida, la formación y en particular la vial tiene una importancia directa en la salud de las personas a lo largo de toda la vida. Es la 1ª causa de accidente laboral mortal, 1/3 son accidentes “in-itinere”.

Sin embargo, el hecho de que exista una formación vial en nuestro país, no quiere decir, que sus formas de aplicación hayan llegado a cumplir los objetivos aludidos para las que fueron desarrolladas. Si así hubiera sido, no tendría sentido seguir trabajando y profundizando en esta línea. Por ello, si nosotros tuviéramos que calificar la educación y la formación vial, en lo que se refiere a nuestro país, en términos docentes, lo haríamos como una “asignatura pendiente”. Y si analizamos por qué no alcanza sus objetivos, nos damos cuenta de que existen muchas características, que podemos observar en la realidad de su práctica, que inequívocamente tienen que conducirle al fracaso.

De entre estas características podríamos destacar en el caso de la formación vial, su orientación metodológica en ocasiones equivocada y en ocasiones inexistente, su fundamentación, de la cual podemos predicar exactamente lo mismo, el sistema de evaluación deficiente, la inexistencia de un ciclo formativo obligatorio, etc...

Según un estudio presentado recientemente por el Observatorio español de conductores (DUCIT) la seguridad vial es el 5º problema que preocupa a los españoles, por encima de cuestiones como la Sanidad. De dicho informe destacamos además que un tercio de los aspirantes a conductor declara no sentirse preparado para conducir una vez apruebe el permiso de conducir, un 31,3% piensa que no sabrá conducir pese a haber aprobado el examen y un 48,9 opina que los cursos te preparan para el examen, pero no para conducir.

La evaluación de la formación vial en España, que en la mayoría de las ocasiones brilla por su ausencia, da la impresión de que no es importante o que se considera mejor no hacerla por los resultados que pudiera evidenciar.

La formación vial básica opera a nivel instruccional en el que la mayoría de personas son formadas para comenzar a conducir en una autoescuela, por amigos o parientes o a través de una combinación de ellos, y logran el estatus de estar en posesión del permiso de conducir.

Este tipo de formación se centra en las habilidades básicas de control del vehículo y el conocimiento de las leyes de tráfico. Está orientada fundamentalmente hacia la obtención inicial del permiso de conducir. Esta instrucción inicial juega un papel importante en el desarrollo de las habilidades básicas de control del vehículo y de conocimiento legales, pero no garantiza la conducción segura y carente de accidentes por parte de aquellos que son instruidos. De hecho, no existe evidencia de que la formación vial del aspirante a obtener su permiso de conducir reduzca la tasa de accidentes entre los conductores noveles a corto o largo plazo. “En la formación vial hay una ausencia de educación vial y la educación vial es en demasiadas ocasiones una réplica absurda y temporalmente inadaptada de la formación vial”

MORALEJA: Se puede ser exquisitamente educado pero analfabeto y poseer una eminente formación académica y ser un maleducado.

En los últimos 10 años (2004-2014) se ha conseguido un descenso en el nº de víctimas mortales sin precedentes en España, se han producido cambios sociales importantes en la percepción del tráfico y su problemática, se han introducido cambios legislativos en cuanto a la sanción y los delitos, se han instaurado medidas reeducadoras y penales; por otro lado, la industria del automóvil ha mejorado muchísimo los elementos de seguridad activa y pasiva, sin embargo, en cuanto a la formación inicial de los futuros conductores ¿Qué se ha hecho? A mi modo ver, poco, hemos retrocedido, ya que las modificaciones en la prueba teórica y práctica no han conseguido el objetivo de mejorar la formación inicial, porque con un ejercicio de memorización de una batería de preguntas, en muchos casos de forma intensiva en 4 días, carente de la pedagogía necesaria para transmitir valores y generar actitudes,



se supera con facilidad sin necesidad de un profesor de formación vial, bien es verdad que propiciado por nosotros mismos ante la inamovilidad de la Administración. La enseñanza en el aula cada vez es menor, el aprendizaje es un trámite burocrático rutinario y la evaluación simplista.

Volviendo a las cifras de siniestralidad, 2013, 2014 y 2015 se ha producido un estancamiento en el descenso de fallecidos (1683-1688-1688 víctimas respectivamente) y tengo la percepción de cierto conformismo con la situación por parte de los agentes implicados. Cuando había muchas víctimas a poco que se hiciera se consiguieron resultados, es ahora cuando las políticas tienen que ser más específicas y concretas e ir un paso más allá para seguir rebajando las cifras. Las medidas formativas de reeducación están muy bien para los que ya han sido “formados” y tienen unos añitos con lo que ya cuesta cambiar actitudes, pero los nuevos conductores deben ser formados y educados primero ¿Qué sentido tiene la reeducación si primero no hay educación?. Las medidas reeducadoras cumplen su función y son necesarias, pero como crítica al sistema, ponen en evidencia el fracaso de la formación inicial. La sanción no modifica comportamientos y actitudes, inhibe pero no educa, decía Concepción Arenal “abrir más escuelas y se vaciaran las cárceles” pues ahí es donde hay que ir, educa, forma mejor y castigaras menos, cambia la percepción del riesgo actual y habrá menos accidentes, en definitiva, las futuras generaciones tienen derecho a una mejor formación basada en los comportamientos y actitudes para poder circular libremente con seguridad; la educación y la formación es un derecho recogido en la Declaración Universal de los derechos humanos de 1948 y asumido por la Constitución Española de 1978.

Profundizando un poco más, la formación a impartir en los centros, guiada por un profesor de formación vial, para crear actitudes positivas, tiene que ser más emocional, constructiva, que genere conocimiento y no solo trasladar información de forma magistral, conductista y cognitiva, que son sistemas de enseñanza del siglo pasado. Debe de estar enfocada hacia la percepción de los peligros y los factores de riesgo, con especial atención a la velocidad, las distracciones, el alcohol y las drogas, si bien no debemos olvidar la normativa, su conocimiento es importante pero desde un punto de vista de la lógica y aplicación del sentido común, es decir, no conocerla memorísticamente si no “por qué” y sobre todo el “para qué”. El 75% de los conductores, según estudio de Fesvial, nos es que no sepan ya para que sirve un ABS, ESP o un ASR, si no que desconocen su existencia.

La formación presencial en aula, con una duración adecuada a los objetivos perseguidos, a cargo de un formador experto, que interactúe y comunique de forma dinámica, constructiva y emocional, favorece el vínculo profesor-alumno y en consecuencia una mayor comunicación y contacto humano, influyendo en la generación de actitudes de sus alumnos y facilitando el desarrollo encaminado a conseguir una conducción segura. Así mismo puede suplir en parte no solo con su saber si no con su experiencia en la valoración y percepción de los riesgos esa falta de percepción que posee todo conductor inexperto que se enfrenta al tráfico en los primeros meses después de obtener un permiso de conducción, orientándolo adecuadamente y despertando la sensibilidad del alumno hacia determinados estímulos o fenómenos.

En general, la enseñanza en España, está basada en la adquisición de cantidad de información que en la vida real no tiene aplicación, se memoriza para superar un examen y por lo tanto después se olvida; la “ley de Pareto” aplica el principio 20-80 que nos viene a decir que el 20% de lo aprendido es lo que aplicas en el 80% de la vida; a los sistemas de enseñanza en general y al nuestro en particular le vendría bien este principio, menos norma, más actitud y valores, más conectado con la realidad, con la vida, ganaríamos credibilidad y tendríamos conductores más seguros, más inteligentes, vías inteligentes sí, coches inteligentes sí, pero no solo la tecnología salva vidas, queremos conductores inteligentes y los podemos generar, formándolos adecuadamente.

Aprender es adquirir, analizar y comprender la información del exterior y aplicarla a la propia existencia. Al aprender los individuos debemos olvidar los preconceptos y adquirir una nueva conducta. El aprendizaje nos obliga a cambiar el comportamiento y reflejar los nuevos conocimientos en las experiencias presentes y futuras. Para aprender se necesitan tres actos imprescindibles: observar, estudiar y practicar.

Si se educa en valores es porque se espera que puedan ser modificados, como consecuencia de la acción educativa.

La evaluación implica juzgar en qué medida están siendo incorporados los valores y actitudes que se promueven, no para calificar, sino para planificar y decidir qué nuevas acciones educativas se pueden adoptar.

Existe una triple concepción de los contenidos que se deben evaluar: conceptual, procedimental y actitudinal.



En los contenidos conceptuales, como hechos, conceptos y principios, se espera lograr aprendizajes memorísticos, de relación y comprensión. El criterio de evaluación es el saber.

En los contenidos procedimentales, es decir, uso de distintas acciones y estrategias para alcanzar metas, se busca el aprendizaje en conocimientos y uso de habilidades. Se evalúa el saber hacer.

En los contenidos actitudinales, como actitudes, valores y normas, se busca lograr una predisposición a actuar de una forma aceptada socialmente. Se evalúa el valorar.

Pese a la triple perspectiva de los contenidos de enseñanza, no significa que todo contenido tenga que ser tratado en las tres categorías, sino que permite la reflexión en el profesorado sobre las distintas dimensiones de los contenidos y decidir el enfoque al enseñarlos y el uso de la estrategia más adecuada.

Una de las mayores dificultades de la evaluación en la educación en valores es el desconcierto que plantea la imposibilidad de evaluarlos, debido a que los valores se entienden como personales y, además, por el temor a los efectos de una evaluación negativa en ausencia de medidas de optimización.

Los criterios de aprendizaje de valores, normas y actitudes se pueden explicitar: aprender un valor significa que se es capaz de regular el propio comportamiento de acuerdo con el principio normativo que dicho valor estipula; aprender una norma significa que se es capaz de comportarse de acuerdo con la misma; aprender una actitud significa mostrar una tendencia consistente y persistente a comportarse de una determinada manera ante diferentes clases de situaciones, objetos, sucesos o personas. Esta definición permite formular los objetivos relativos a valores, normas y actitudes y, por lo tanto, los resultados de aprendizaje.

En definitiva y como punto de partida, podemos establecer que la formación del conductor debe ser diseñada para ofrecer:

- Un nivel básico de habilidades para conducir un vehículo
- Conciencia de los riesgos y familiaridad con su propia habilidad y las capacidades de otros.



- Experiencia para incrementar la conducta automatizada para la conducción y la “cultura de tráfico”.
- Los valores, responsabilidad y la motivación para utilizar de la mejor forma posible las habilidades y el conocimiento adquirido.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto anteriormente, es el momento de cuestionarnos si los vigentes Reglamentos que regulan la actividad de los centros de formación (REPAC) y de contenidos (RGC) se adecuan y cumplen con los objetivos propuestos.

Exponemos a continuación los principales artículos del REPAC que a nuestro criterio son merecedores de una profunda reflexión:

Artículo 6. Personal directivo.

1. *El personal directivo es el encargado de planificar, programar, ordenar, dirigir y controlar de forma asidua y continuada la enseñanza y el desarrollo de la actividad docente del centro.*

Artículo 7. Obligaciones del personal directivo.

*Son obligaciones del personal directivo:*

- a) *Planificar y programar los contenidos temporizados, sistemas de evaluación y, en su caso, de recuperación, y dirigir, ordenar, controlar y comprobar, de forma asidua y continuada, el desarrollo de la actividad docente y la observancia de los preceptos de este reglamento en lo concerniente al régimen de enseñanza y actuación del personal docente, responsabilizándose de su cumplimiento y de que la enseñanza se imparta en forma eficaz, sin perjuicio de la responsabilidad en que pueda incurrir directamente dicho personal.*

Artículo 9. Obligaciones de los profesores.

*Son obligaciones de los profesores:*



- a) *Impartir eficazmente la enseñanza dentro del ámbito de su autorización y de acuerdo con las normas y los programas establecidos y las disposiciones que se dicten para su desarrollo,*

«Artículo 38. Programación de la enseñanza.»

*Toda Escuela programará las enseñanzas ajustándose a las normas del Reglamento General de Conductores y a los objetivos, contenidos mínimos y directrices que al efecto establezca el Ministro del Interior, a propuesta del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, previo informe de las asociaciones más representativas del sector de la enseñanza de la conducción.»*

Artículo 40. Fichas del alumno.

*Toda escuela o sección deberá cumplimentar, por cada alumno, las fichas de clases teóricas y prácticas y de actitudes que sean precisas. En estas fichas, que se ajustarán al modelo oficial que determine el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, figurarán los datos del centro, del alumno, del profesor, las clases recibidas y espacios adecuados para que el profesor pueda hacer constar sus observaciones en relación con el aprendizaje, los riesgos detectados en el alumno al inicio del proceso formativo y el instrumento utilizado en esta evaluación, certificar si el alumno ha recibido la formación necesaria para ser presentado a la realización de las pruebas y obtener el permiso o licencia de que se trate y consignar las fechas y los resultados de las pruebas realizadas.*

*En la ficha de clases teóricas, que cumplimentará el profesor que las imparta, figurarán, además, las fechas de inicio y finalización del ciclo de enseñanza y las faltas de asistencia a clase del alumno.*

Analizando los artículos anteriores y poniéndolos en relieve con referencia a los métodos de enseñanza calificados como **“cursos exprés”** y que están proliferando de forma abrumadora, nos surgen las siguientes cuestiones:

- *planificar, programar, ordenar, dirigir un curso exprés de 24 horas en 3 días, repartido en un viernes de 15h. a 22h, sábado de 8h a 13h. y de 15h. a 20h. y domingo de 8h. a 15h. ¿es una planificación pedagógica adecuada para aprender actitudes y comportamientos de forma óptima?*
- *¿se puede impartir de forma eficaz una enseñanza cuyo objetivo es fomentar actitudes y valores de una forma comprimida como los cursos exprés?*
- *Una enseñanza exprés basada en la explicación rápida y comprimida de los contenidos que exclusivamente preguntan en el examen y otra parte dedicada a la realización de test de forma intensiva orientada a la memorización de contenidos ¿es adecuada y eficaz para lograr la interiorización de los objetivos que persigue la formación vial?*
- *Para valorar la eficacia de la enseñanza teórica en actitudes y comportamientos ¿es suficiente y adecuado un examen tipo test?*
- *¿Quién controla, valora, evalúa... que la enseñanza que se imparte es eficaz?*
- *¿Qué garantías ofrece una enseñanza donde no es obligatoria la presencia del alumno?*

*. Paulo Freire (1921-1997) fue uno de los mayores y más significativos pedagogos del siglo XX. Y acuñó la siguiente expresión: “Educación Bancaria: el saber como un depósito”*

Con esta expresión quiso dar a entender lo siguiente:

*“En la concepción bancaria, el sujeto de la educación es el educador el cual conduce al educando en la memorización mecánica de los contenidos. Los educandos son así una especie de «recipientes» en los que se «deposita» el saber. El único margen de acción posible para los estudiantes es el de archivar los conocimientos, convertidos en objetos del proceso, padeciendo pasivamente la acción del educador... De este modo, a mayor pasividad, más lejos estarán de transformar la realidad”.*

*“El estudio no se mide por el número de páginas leídas en una noche, ni por la cantidad de libros leídos en un semestre. Estudiar no es un acto de consumir ideas, sino de crearlas y recrearlas”*



Por otro lado, pero en el mismo sentido y teniendo en cuenta las ideas de otro prestigioso educador como fue Mario Kaplún, ¿qué sentido tiene una formación que pone el énfasis en los contenidos, basada en la transmisión de conocimientos y la asimilación de forma memorística?. No sería más adecuada una formación que pone el énfasis en el proceso, Destacando la importancia de transformación de la persona y no preocupándonos tanto de los contenidos que van a ser comunicados, ni de los efectos en término de comportamiento, sino de la interacción dialéctica entre las personas y su realidad; del desarrollo de sus capacidades intelectuales y de su conciencia social.

Nuestra propuesta pasa por implantar una metodología basada en el aprendizaje significativo de la seguridad vial en la fase de obtención del permiso de conducir, fase complementaria de aprendizaje y maduración de una persona y previa a la que se transforme en un adulto responsable.

A continuación exponemos nuestra propuesta de modelo de aprendizaje basada en el concepto de aprendizaje significativo:

Podemos aprender de muchas maneras, pero la forma que engloba de una manera más completa la dimensión emocional, motivacional y cognitiva se llama **aprendizaje significativo**.

Cuando se da este tipo de aprendizaje, la manera de asociar habilidades y conocimientos previos y para que pueda integrarse en ellos nueva información está tallada por la fuente motivacional y el significado que se le atribuye a lo que se aprende. Esto es importante, teniendo en cuenta que **la clave que marca la diferencia entre las diferentes formas de aprendizaje está en el proceso de construcción del conocimiento**.

**Una aproximación a la idea de aprendizaje significativo.**

El aprendizaje significativo supone un proceso en el que la persona recoge la información, la selecciona, organiza y establece relaciones con el conocimiento que ya tenía previamente. Así, este aprendizaje se da cuando **el nuevo contenido se relaciona con nuestras experiencias vividas y otros conocimientos adquiridos** con el tiempo teniendo la motivación y las creencias personales sobre lo que es importante aprender un papel muy relevante. Esto conlleva dotar al nuevo



conocimiento de un sentido único para cada persona, ya que cada uno tenemos nuestra historia vital.

Quando se produce el aprendizaje significativo, los modelos mentales creados a través del tiempo y la experiencia determinan el cómo veremos la información y cómo la gestionaremos. Por decirlo de alguna manera, nuestra manera de interiorizar lo que se aprende y dotarlo de significado nos da una idea de las “gafas” con las que vemos la realidad, y viceversa.

### La dimensión emocional del aprendizaje

El proceso de atribuir un sentido personal a aquello que aprendemos pasa por una dimensión más afectiva y emocional que la que solemos relacionar con el aprendizaje “técnico” de una materia, en la que simplemente se repite, se practica y se memoriza.

No se trata solo de retener en memoria una información durante un periodo de tiempo para después soltarlo como podría ser en una respuesta de examen: **la finalidad es darle un sentido personal al conocimiento**, de poder explicarlo con tus propias palabras, e incluso, una vez realizado el aprendizaje significativo, crear nuevo conocimiento a través de éste.

De este modo, la diferencia entre el **aprendizaje significativo y un aprendizaje repetitivo** se remite a la relación, o no, del material a aprender con el conocimiento previo. Relaciones con sentido y no arbitrarias, es decir, si se consigue relacionar con el conocimiento previo, se podrá atribuir unos significados, de los cuales se construiría un **mapa mental del conocimiento**. Así se consigue modificar la estructura cognoscitiva, **algo que no haría un aprendizaje repetitivo, ya que solo se puede mantener por un periodo corto de tiempo.**

¡¡¡ Apostemos por la formación vial ¡¡¡

(volver al índice)

ANEXO II: DESARROLLO DE LA ENSEÑANZA Y APRENDIZAJE DE LOS  
CONDUCTORES***Variables del rendimiento teórico y práctico******JUSTIFICACIÓN***

En estos momentos, el fenómeno de transitar por las vías públicas, se presenta como uno de los más relevantes y que más inciden en la salud pública, ante lo cual se están despertando una serie de alarmas y, a la vez, alternativas que se extienden desde las propias administraciones gubernamentales, pasando por la sociedad civil, implicando a diversas instituciones privadas, todos ellos conocedores de que los cauces de actuación tendentes a la mejora de la seguridad vial, deben ir contruidos o elaborados de enfoques globales y sistémicos, desde una adecuada y racional legislación, pasando por la información, formación y educación de los ciudadanos, todo ello cimentado en un sin fin de investigaciones que alumbren o iluminen el camino para afrontar la acción con ciertos niveles de ***rapidez y garantía de eficacia***.

Las autoescuelas o Centros de Formación Vial y del Transporte son una de las profesiones que han desarrollado, desarrollan y deben seguir desarrollando una situación relevante en la formación y educación vial, bien sea en el periodo inicial o permanente de los conductores, como la mejor garantía de la Seguridad Vial y en otros aspectos relacionados con el tema.

Por otra parte, como ***formadores/educadores*** que somos, siempre nos ha preocupado e interesado cualquier tipo de ***enseñanza /aprendizaje*** y especialmente todo lo relacionado con los ámbitos de la formación inicial y continua de los conductores de automóviles, debido a varias razones.

- A) Pensemos en un colectivo numeroso de ciudadanos que anualmente obtienen el permiso de conducir; indirectamente, los más de dieciocho millones que lo poseemos, los turistas y emigrantes que se suman, las más de siete mil autoescuelas, los profesores de Formación Vial y demás personas que directa o indirectamente están relacionados con este sector profesional.
- B) Porque permite conocer mejor, profundizar y analizar todo lo que ocurre en las autoescuelas desde la asistencia de las personas a estos centros, hecho que nos permitirá obtener datos válidos y fiables para mejorar la ***“calidad”***



de las propias autoescuelas, de su profesorado, de la enseñanza y aprendizaje desarrollado en ellas, de sus recursos,....como garantía directa de una **formación/educación** de los conductores de automóviles, considerada como básica por todos para la Seguridad Vial y beneficiosa, por consiguiente, para mejorar la Salud Pública.

**OBJETIVOS DE ESTE TRABAJO:**

En primer término, tratemos de llevar a cabo y presentar un análisis u observación sobre las autoescuelas, la verdadera realidad del modelo de **enseñanza/aprendizaje**, de las formas de evaluación, de los Profesores de Formación Vial y de los alumnos; desde el origen de las autoescuelas hasta el momento presente, tomando como referencia básica los diferentes Reglamentos, las aportaciones de la Metodología Didáctica y los datos que se puedan recordar o recopilar.

También se puede considerar, como objetivo prioritario a tener en cuenta, el intento de descubrir, describir y analizar las posibles **“variables o factores determinantes del rendimiento Teórico y Práctico, su nivel significativo y posible grado de predicción”**.

Dentro del mismo trabajo de investigación o estudio, se podrían realizar otros objetivos más específicos, que no se pueden hacer dentro de esta exposición por falta de tiempo, relacionados directamente con las **variables criterio**:

- A) Evaluar todo el proceso **enseñanza/aprendizaje** de los aspirantes al permiso de conducir.
- B) Diseñar y establecer el perfil de la autoescuela, el profesor y el alumno aspirante a obtener el permiso de conducir.
- C) Diseñar instrumentos para poder medir la **calidad y eficacia** de las autoescuelas, también de su profesorado, así como poder controlar mediante inspecciones aleatorias o sistemas biométricos la asistencia de los alumnos a las clases de **“cursos reglados homogéneos”** de contenidos diversos adaptados a la legislación vigente (potenciar las emociones y la comunicación).

## METODOLOGÍA

En principio es necesario realizar un estudio teórico y global sobre el tema en cuestión, que nos aproxime a las condiciones legales y didácticas en las que se sustenta este sistema de enseñanza /aprendizaje, lo cual supone:

- 1) Realizar una revisión bibliográfica, de las fuentes históricas y legales (desde 1934 hasta la fecha) y también sobre los diferentes ámbitos o contornos: autoescuelas, profesorado, alumnos y examinadores
- 2) Realizar un estudio comparativo de los modelos didácticos, comunicación y evaluación que nos aporta la *Teoría de la Educación*, con el modelo actual simplista y tóxico que se viene empleando en gran parte de las autoescuelas españolas y en las europeas.
- 3) Una vez realizado el estudio teórico, debe iniciarse un estudio empírico o experimental sobre las posibles variables seleccionadas como determinantes del Rendimiento Teórico y Práctico de los alumnos, a partir de una muestra aleatoria y representativa de autoescuelas, profesores, alumnos y examinadores, desde que inician su proceso de formación/educación, hasta la obtención de su Permiso de Conducir.
- 4) Deben de ser *diseñados y validados* los cuestionarios a implementar en los diferentes colectivos, una vez entregados y recogidos, deben ser procesados para recogida de la información y posterior análisis, descriptivo, correlacional y predictivo.

## MUESTRA

Se debe obtener de forma aleatoria sobre un conjunto formado por el total de aspirantes al permiso de conducir de las autoescuelas a las que acudieron y de los profesores de las mismas durante un periodo prudencial que se establezca.

## VARIABLES IMPLÍCITAS EN EL PROCESO

La elección del número de variables que se ha determinado, como posibles predictoras del “rendimiento, debe realizarse bajo el juicio de “*mayor incidencia*” sobre las variables criterio: Rendimiento Teórico y Rendimiento Práctico. Deben ser agrupadas por momentos del proceso y ámbitos relacionados, es decir, variables del