



alumno (antes, durante y después del proceso enseñanza/aprendizaje), variables del profesor, de la autoescuela y, si es posible, del examinador.

**Se hace constar que siempre deben considerarse, como variables criterio, el Rendimiento Teórico y Práctico de los alumnos, en función del número de convocatorias que se utilicen para aprobar.**

### **INSTRUMENTOS Y RECOGIDA DE INFORMACIÓN**

Para recoger la información, es preciso *diseñar, construir y evaluar*, los instrumentos más adecuados para cada uno de los ámbitos para los que se desea obtener la información, tales como:

- a) Ficha acumulativa de datos de la autoescuela.
- b) Ficha acumulativa de datos iniciales del alumno
- c) Cuestionario de entrada para el alumno
- d) Cuestionario de proceso o seguimiento
- e) Autoevaluación previa del alumno al examen teórico
- f) Evaluación previa del alumno ante el examen de práctico
- g) Cuestionario de salida, que a su vez se subdivida en siete variantes y que cumplimente cada alumno ya que está en posesión del permiso de conducir:
  - 1) Evaluación de su autoescuela.
  - 2) Evaluación de su profesor de teórica
  - 3) Evaluación de su profesor de prácticas
  - 4) Evaluación de su examen teórico
  - 5) Evaluación de su examen práctico
  - 6) Evaluación de su examinador del examen práctico.
  - 7) Autoevaluación del alumno sobre sus actitudes, comportamientos y valores como futuro conductor usuario de las vías públicas.

También pueden ser diseñadas e implementados los correspondientes cuestionarios para establecer los perfiles de las autoescuelas y del profesor, como elementos

fundamentales en el rendimiento de los alumnos y *la calidad de la enseñanza* recibida.

### VARIABLES DETERMINANTES DEL RENDIMIENTO

Una vez hecho el tratamiento de datos y el cruce de las diferentes variables obtenidas predictorias con las *variables criterio*, se pueden establecer como variables determinantes orientativas basadas en diversos estudios:

#### **Rendimiento teórico:**

- A) La realización de tests similares o iguales al del examen de la DGT, a mayor número de tests realizados, mejores resultados. Así lo manifiestan el 85 % de los alumnos consultados, la estadística general y las propias autoescuelas. Llegando a convertirse en método y alternativa a la clase de teórica, eliminando el *AULA* y al *Profesor* y siendo un sistema idóneo para EJERCITAR LA MEMORIA y dejar el cerebro vacío en contenidos vitales para la seguridad vial. 1) Como variable significativa, menor al 6%, la edad; a menor edad, mayor rendimiento 2) Variable significativa, menor al 11%, las expectativas en cuanto al éxito, son las de dificultad esperada, en cuanto al número de convocatorias. 3) No son significativas ni la preparación previa, ni el tiempo que se utilice, ni nivel de estudios, ni la velocidad o comprensión lectora, ni los nervios.

#### **B) Rendimiento práctico:**

La realización de prácticas en la autoescuela, a menor número de ellas mejores resultados, es decir, que los alumnos buenos practican poco. 2) Son significativas, menor al 2%, las expectativas de éxito, las expectativas del número de convocatorias y el sexo (los hombres mejores que las mujeres) 3) Significativa, menor al 5.6 %, el nivel de estudios (a menor nivel, menor rendimiento). 4) No son determinantes el número de prácticas previas, ni las expectativas de dificultad, ni los nervios.

### CONCLUSIONES

Se puede decir que, el "aprendizaje" en las autoescuelas fue creado o surgió sin una verdadera base pedagógica y global, más bien como una demanda social y, la necesidad de documentar y formar conductores, recayendo la responsabilidad sobre el Ministerio de Industria en un principio, la DGT, las autoescuelas, los profesores de

formación vial y directamente sobre cada uno de los ciudadanos aspirantes a obtener el permiso de conducir. Así pues, se trata de un aprendizaje **“no formal”** atípico, alejado del Ministerio de Educación, en empresas privadas, controladas aparentemente por la administración, a través de los respectivos Reglamentos, que la mayoría de las veces no se cumplen y las oportunas inspecciones cuando se llevan a cabo.

Este modelo obsoleto y negativo de **Enseñanza/Aprendizaje**, responde a un sistema conductista, lineal y tecnicista, centrado exclusivamente en el producto y en el examen.

Producto o “resultado”, olvidándose de todo el proceso de formación del aspirante, donde la **“evaluación final”** es el órgano de verificación de los conocimientos adquiridos aunque solo sean memorísticos, pero es lo que rige y gobierna. El **sistema actual de evaluación**, muy vulnerable, que levanta niveles altos de disconformidad, necesita una reflexión seria y profunda en cuanto a su diseño, validez y fiabilidad.

Más que un modelo de **enseñanza/aprendizaje**, se puede decir que se trata de una **“Técnica”** apropiada para superar con éxito las pruebas teóricas y prácticas, donde las actitudes, valores y comportamientos adecuados del futuro conductor para el uso de las vías públicas quedan relegadas a la mínima expresión.

Se necesita un sistema de **enseñanza/aprendizaje** que contemple la elaboración de programas didácticos y pedagógicos completos en el proceso inicial y permanente de la **“formación/educación”** de los conductores, o sea **potenciar el aula** con  cursos de formación reglados, lógicos, racionales y efectivos para conseguir conductores seguros, sociables y fiables en las carreteras, dando fortaleza a la prevención de los siniestros en el tránsito a **memorizar** palabras vacías y sin sentido. Las Directivas Europeas pueden abrir las puertas para esta nueva reforma o cambio educativo en las autoescuelas que generaría prestigio para las mismas y las haría necesarias para una sociedad civil cada día más exigente. La administración, las propias autoescuelas y profesorado tendrán mucho que decir y aportar en este nuevo concepto real de la enseñanza de la conducción de vehículos automóviles.

En el proceso metodológico a seguir, se puede destacar o tener en cuenta que el estudio longitudinal o de seguimiento de los alumnos desde que se incorporan a la autoescuela hasta que puedan obtener el permiso de conducir; el mayor obstáculo que se pueda encontrar en todos los protocolos mencionados, es que no se tiene

garantizada la asistencia continuada de los alumnos que comienzan a participar en la investigación dado el sistema anárquico como está planificada la teórica en el aula, al poder darse de alta un alumno en la teórica en cualquier momento y no desarrollase ésta mediante un sistema reglado con desarrollo serio de sus programas.

Se puede finalizar como conclusión de que el sistema actual no se trata de un sistema de Enseñanza/Aprendizaje, sino más bien de una ***“técnica para aprobar para sacar u obtener el permiso de conducir”***, hecho que ratifican y rubrican circunstancias tales como el que variables de alto nivel de significación, en cualquier tipo de aprendizaje, como son la velocidad y comprensión lectora, la preparación previa, el nivel de estudios, las habilidades y destrezas, la ***“calidad”*** del centro o del profesorado,...en este tipo de enseñanza y aprendizaje sean poco determinantes. Si a todo se añade el perfil de las ***actitudes*** del nuevo conductor, que emerge como resultado de la actuación mercantilista de muchas autoescuelas, que tenemos que catalogarle como el candidato ideal al perfil estadístico del joven propenso al accidente, nos lleva a poder ratificar los resultados como una necesidad y forma de realizar estas tareas que deberían ser completamente ***formativas/educativas***.

Es decir, si el sistema actual de enseñanza, aprendizaje y evaluación, no responde a la demanda social que reclama una ***“calidad”*** de los conductores, con una buena base es su ***formación/educación***, tendremos que terminar afirmando, en primer lugar, que el sistema actual es nefasto y no vale, porque no responde al nivel de expectativas y, finalmente, es necesaria una ***reforma o revolución*** del mismo.

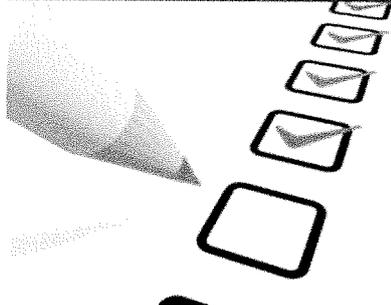
El momento en que vivimos, puede ser ideal y oportuno para realizar este ***cambio***, si tenemos en consideración que, en la actualidad, por una parte, estamos pendientes de la elaboración y aprobación de un nuevo Reglamento de Autoescuelas y, por otra, del cumplimiento de la Directiva Europea 91/439/CEE y alguna más, que reclaman que la formación de los jóvenes debe de estar integrada en un programa general y continuado de formación en materia de Seguridad Vial, englobado desde edades infantiles, escolar, otros niveles escolares y la formación continua, como respuesta eficaz tendente a la seguridad que promueve el desarrollo de ***comportamientos adecuados*** y no se centre exclusivamente en enseñar a conducir con vistas a aprobar el examen. De la misma forma, es preciso crear un sistema de ***“Enseñanza/Aprendizaje” y de evaluación***, válidos para poder mejorar los actuales, a través de ***“programas”*** completos y globales para desarrollar mediante



cursos homogéneos controlados y vigilados  similares a los del PxP, y, al mismo tiempo, ampliar los niveles de eficacia y las funciones diferentes que pueden y deben tener las autoescuelas como Centros de Formación Inicial y Permanente de conductores y resto de ciudadanos,  como base y garantía de la Seguridad Vial que reclama la sociedad en estos momentos.

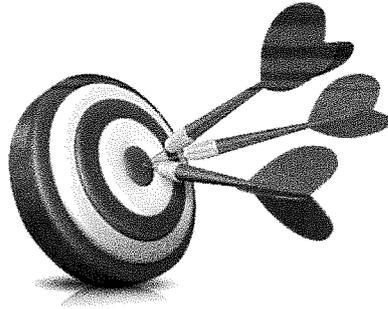
[\(volver al índice\)](#)

ANEXO III: AUTOESCUELA DE CALIDAD



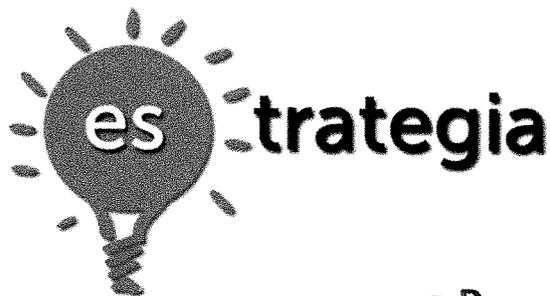
Pasos a seguir

- Objetivos
- Estrategia
- Plan de acción



## Objetivos

- Formación de calidad
- Reducción siniestralidad
- Eliminación de mala praxis
- Prestigio de Cnae y del sector



- De menos a más
- Proyecto fácilmente aplicable
- Respaldo de entes reputados y sociedad
- Elección adecuada de cuándo y a quién proponer

# PLAN DE ACCIÓN

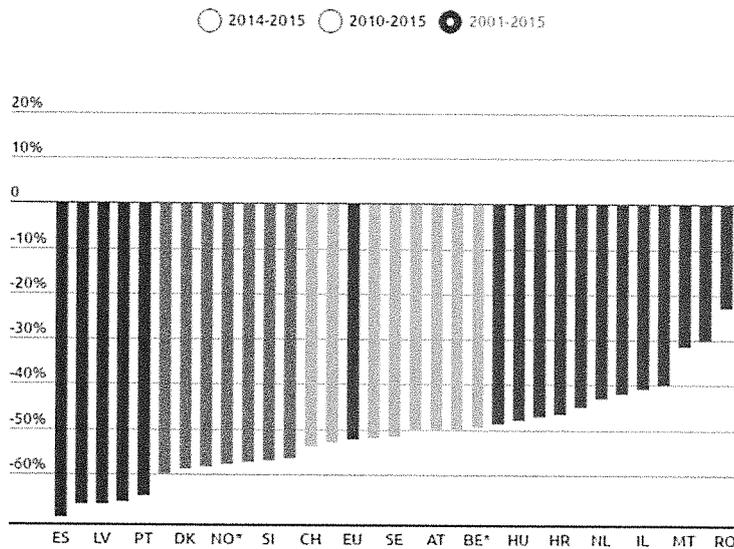


¿Cuándo proponer?

En las próximas semanas

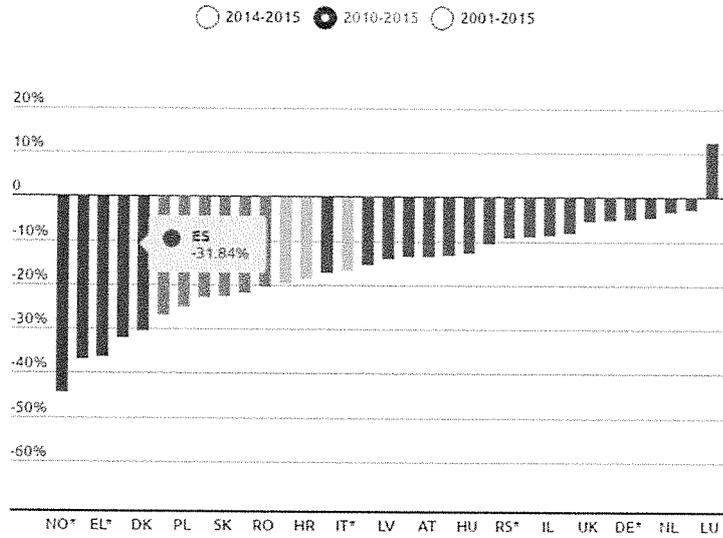


## % change in road deaths



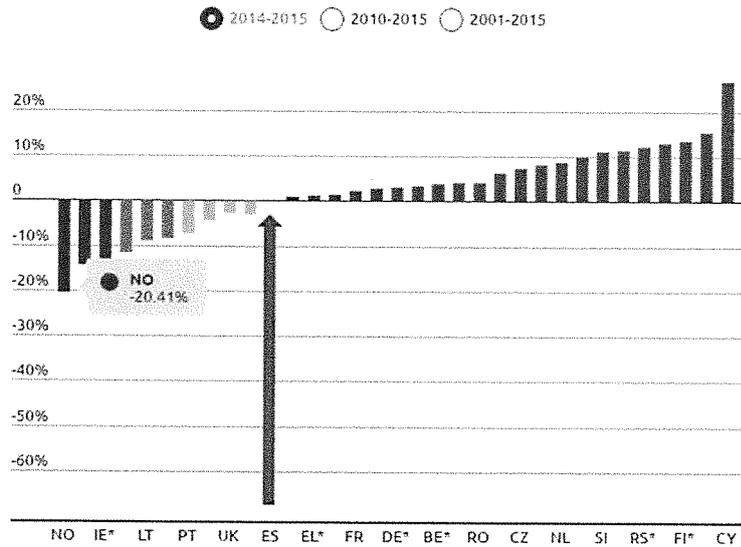
Fuente: ETSC

### % change in road deaths



Fuente: ETSC

### % change in road deaths



Fuente: ETSC



## 17% reduction in the number of road deaths in the EU over the period 2010-2015

This is far less than the required reduction of 29% needed to meet the EU target to halve road deaths by 2020. The rate of progress needs to be considerably higher in the next four years.



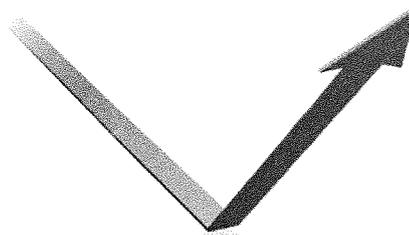
## 1% increase in road deaths in the EU between 2014-2015

The first increase since 2001 and the second poor consecutive year for road safety in the EU.

As many as 22 countries registered growth in the number of road deaths. Only a handful of countries are still making progress.

Fuente: ETSC

## AÑO 2016 EN ESPAÑA MÁS FALLECIDOS



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 38

25 de octubre de 2016

Pág. 163

Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

## Proposición No de Ley

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de octubre de 2016.—**Pablo Bellido Acevedo**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## Exposición de motivos

La siniestralidad en las carreteras españolas ha vuelto a aumentar durante este verano.

Lo más preocupante de esta cifra no es solo que sea la más elevada de un verano desde 2012 sino la tendencia que supone, al implicar dos periodos estivales consecutivos en los que aumenta el número de fallecidos en la carreteras españolas, algo que en nuestro país no sucedía desde hace dos décadas.

hay que volver a traer a la primera línea del debate político y social la «inaceptable lacra» que siguen suponiendo los siniestros de circulación, y la necesidad imperiosa de acometer con ambición su reducción como tarea de todos.

## Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de manera urgente, abordando el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como problema de Estado, en colaboración de todos los colectivos sociales afectados, y con la debida coordinación con las restantes administraciones implicadas

Así, entre otras medidas, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

4. Garantizar la vigencia y constante actualización de los sistemas de calificación del conductor a fin de asegurar satisfactoriamente su debida capacidad.
5. Crear un sello de calidad para las autoescuelas que potencien de manera concreta la formación en seguridad vial evitando con ello que las mismas caigan en la rutina.



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2016

XII LEGISLATURA

Núm. 60

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

celebrada el martes 29 de noviembre de 2016

ENMIENDA

La señora **RIVERA ANDRÉS:**  Ciudadanos

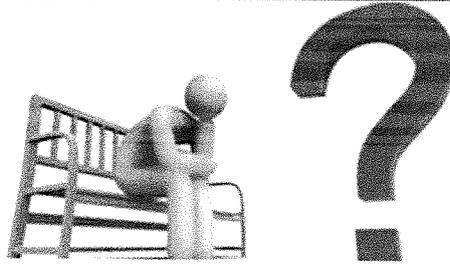
efectivamente estamos de acuerdo en todos los puntos que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, salvo en el punto cinco relativo al sello de calidad en algunas autoescuelas. Hemos hablado con su portavoz para un posible cambio en el texto, porque creemos que todas las autoescuelas deben tener un nivel adecuado en la enseñanza de la seguridad vial. Estimamos que hay otros aspectos que miden la calidad de una autoescuela, como pueden ser la técnica de conducción o la enseñanza teórica, que no deben verse menoscabados en ese sello de calidad.



**NIVEL ADECUADO**

**QUE SE ESTABLEZCA**

**Y SE CONTROLE**



Los responsables políticos  
y la sociedad





Confederación Nacional de Autoescuelas

formación de calidad  
en motocicletas



## Permiso A

### ¿Por qué este permiso?

- Está reglada la asistencia obligatoria a teoría y práctica
- Fallecidos

32%

En 2015 murieron 247 motoristas, 60 más que en 2014, y este año las estadísticas aún son peores. De enero a septiembre de 2016 han muerto sobre dos ruedas 143 personas, 21 más que el año pasado en estos meses. A la DGT le preocupa este dato.



## Permiso A

¿Por qué este permiso?

De menos a más



Extrapolable a ADR, CAP ...



Resto de permisos



## Formación de calidad

Obtención permiso y perfeccionamiento

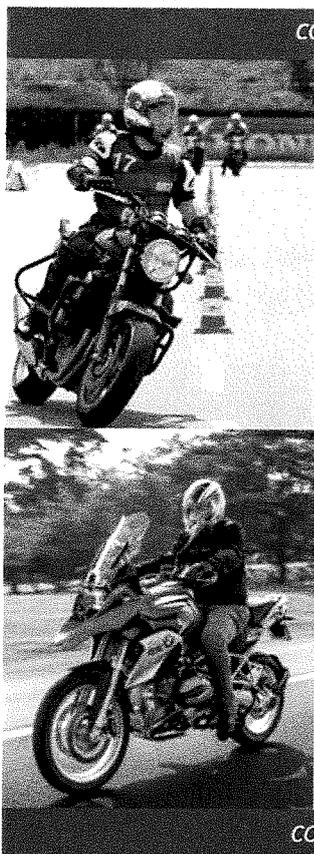
- ¿ 3h. teoría, 4h. pista y 2h. circulación?

Los profesores deben recibir formación específica

Cursos CNAE



También en vías abiertas  
(utilización de grabaciones)



## Formación de calidad

PROYECTO PILOTO

Circuito de Cartagena

Roberto Ramos

Miguel Ángel Castilla (expiloto y prof. form. vial)

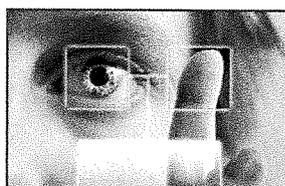
Otras aportaciones



Enseñanza estandarizada  
(checklist)

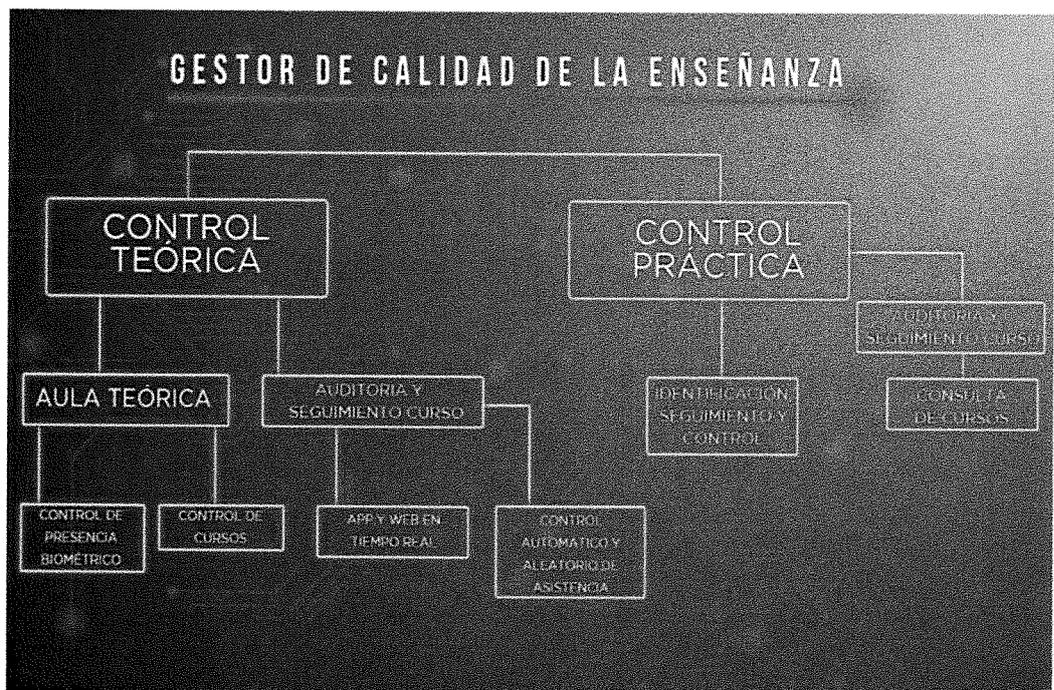
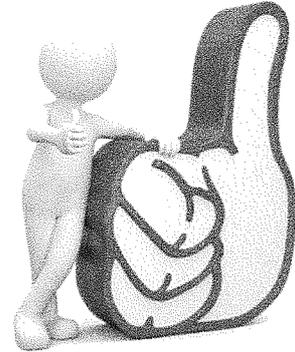


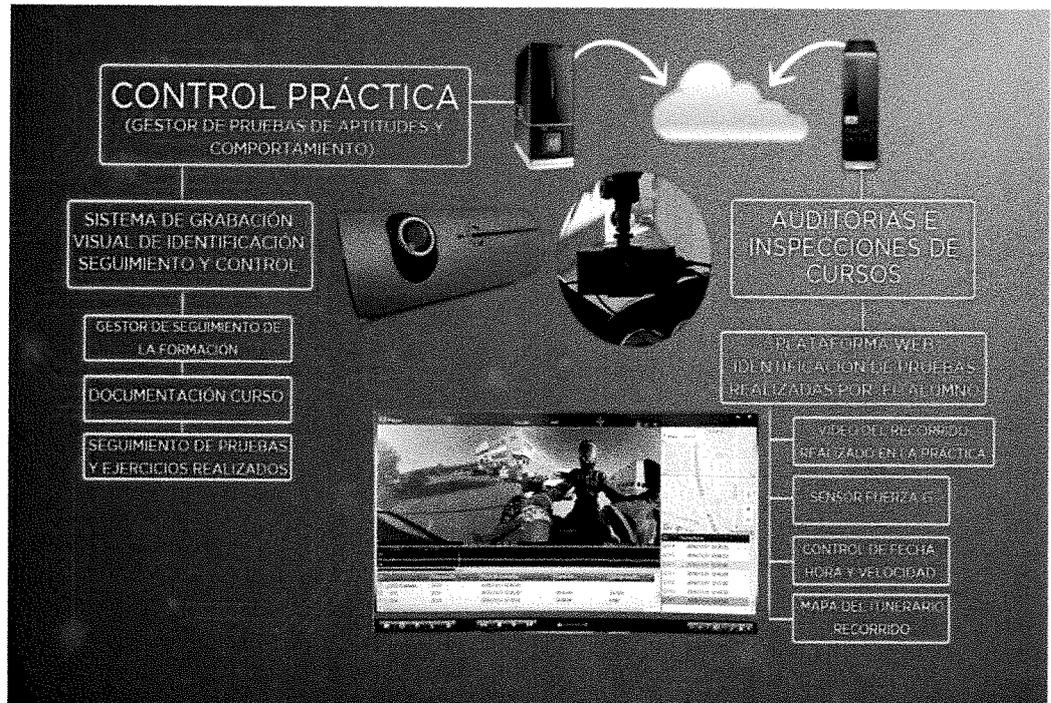
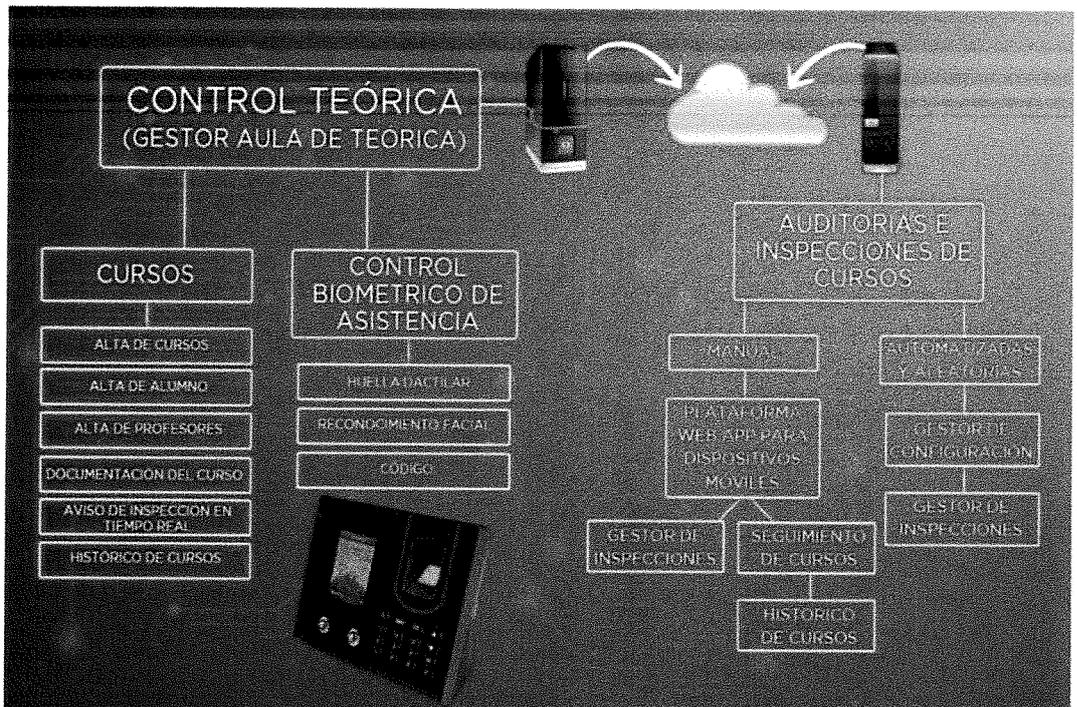
Enseñanza y asistencia controlada

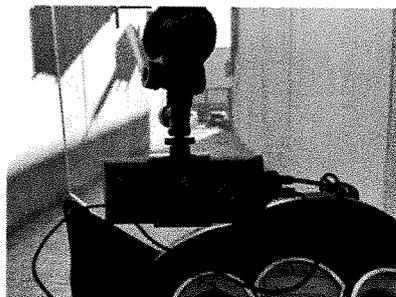
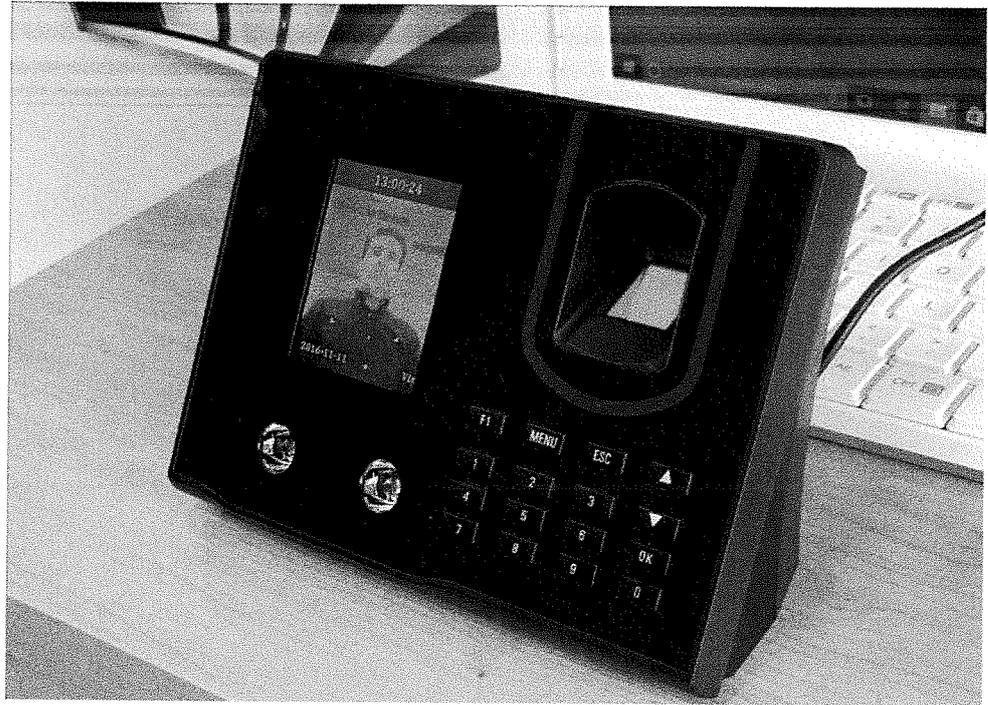


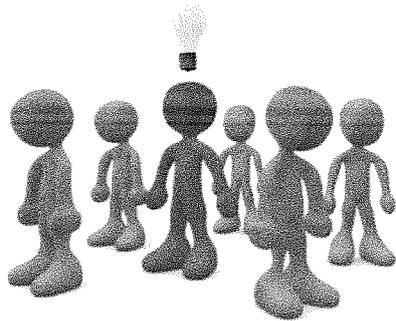
Controles biométricos

## GESTOR DE CALIDAD DE LA ENSEÑANZA









¿ A quién proponer ?

- DGT
- Instituciones europeas
- Comisión Seguridad Vial y Movilidad Sostenible



**ORGANISMO DE CONTROL**  
(Auditorias, cumplimiento Checklist, grabaciones, etc.)



Hasta que no sea DGT



**SOLUCIONADO**



MIENTRAS  NO LO EXIJA

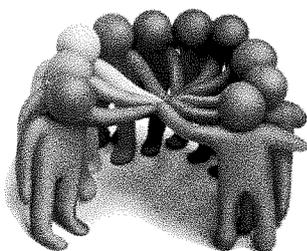
PARA INCENTIVAR SU APLICACIÓN

MEJOR VALOR PERCIBIDO POR LA SOCIEDAD Y POSIBLES ALUMNOS

## ACEM (Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas)



ORGANIZACIONES EN EUROPA CON SELLO:



¿Por qué no crear CNAE su sello?

### Apoyo

- Asociaciones de víctimas
- Plataformas de moteros
- Fesvial (Fundación Española para la Seguridad Vial)
- Fabricantes de motos
- Otras organizaciones relacionadas con la seguridad vial