**NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE UNA FORMACIÓN PRESENCIAL OBLIGATORIA PARA LA**

**OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR**

**Dr. Luis Montoro González**

**Catedrático de Seguridad Vial**

**Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

La seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico se asienta sobre cuatro grandes pilares: los vehículos, las carreteras, las normas y el factor humano. En los últimos veinte años en España la evolución de la tecnología de seguridad activa y pasiva de los vehículos ha sido impresionante, las infraestructuras han tenido una fuerte transformación y ha habido también importantes modificaciones normativas. Frente a esto y en relación directa con el factor humano, la formación vial desde hace dos décadas no ha sido objeto de cambios significativos.

La educación y la formación son dos estrategias vitales. Difícilmente se van a cumplir las normas si no se conocen o se van a evitar los riesgos si no se tiene información sobre ellos. La formación de los conductores (que lamentablemente no es obligatoria en España) es la mejor estrategia para la prevención de los accidentes. Pero esto que parece obvio, es necesario justificarlo desde el punto de vista científico. Por ello, desde el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, realizamos una investigación sobre el tema, plasmada en un extenso informe técnico. Muy sintéticamente la metodología del estudio y las principales conclusiones fueron las siguientes.

**Primero.** Para averiguar lo que opinan reconocidos especialistas mundiales, sobre la formación de los conductores, se localizaron y analizaron numerosas investigaciones, seleccionadas con criterios objetivos de impacto científico. De manera muy sintética, estudiando estos documentos se ha podido comprobar lo siguiente: los investigadores consideran vital la formación en la prevención de la siniestralidad; es fundamental que los programas y modelos formativos estén previamente muy estudiados y planificados; hay una defensa de la formación en factores y grupos de riesgo y consideran fundamental trabajar el cambio de actitudes y aumentar la percepción del riesgo; se critican los programas formativos centrados en el examen y se recomienda la formación presencial obligatoria.

**Segundo.** Se analizó la Directiva 2006/126/CE, sobre el permiso de conducción y el *“Study on driver training, testing and medical fitness*” (2017). Ambos documentos, directa o indirectamente recomiendan la necesidad y defienden la utilidad de que exista algún tipo de formación teórico-práctica reglada-obligatoria para obtener el permiso de conducir. El segundo documento -que fueencargado por la Unión Europea a un grupo de expertos para implementar la Directiva 2006/126/CU-, se destaca la gran cantidad de países que tienen formación teórico-práctica obligatoria para la obtención del permiso de conducir (que no es el caso de España) y resalta la utilidad y las ventajas de este planteamiento, criticándose de alguna manera los sistemas que no contemplan obligaciones formativas regladas para los futuros conductores.

**Tercero.** Para conocer la opinión de los conductores españoles sobre el tema de la obligatoriedad de la formación, se hizo una amplia encuesta a tres colectivos: una a personas que están matriculadas en alguna autoescuela para obtener el permiso B; otra a personas que asisten a los cursos de recuperación de puntos; y otra a 1.206 conductores con más de cinco años de permiso de conducir. Los resultados fueron claros: ocho de cada diez conductores creen erróneamente que ya es obligatorio en España asistir a una autoescuela; prácticamente la totalidad de conductores (el 86.6%), piensa que esto debería ser obligatorio; a su vez, casi un 80% piensa que esa obligatoriedad serviría para reducir de manera importante los accidentes de tráfico en España; y finalmente, el 98.9%, recomendaría a los aspirantes al permiso B, recibir formación teórico-práctica en una autoescuela.

**Cuarto.** Se investigaron en profundidad los sistemas de formación de 31 países de Europa. Se comprobó que entre los seis y nueve últimos años, la mayoría de los países han dado un fuerte cambio e impulso a los sistemas de formación. Se descubrió que más del 80% de los países tienen la formación teórica y práctica regulada, obligatoria y presencial, siendo la media de horas de formación teórica presencial de unas 20-30 y alrededor de unas 20-25 de clases prácticas, existiendo en general unos sistemas de control muy fuertes, respecto de la realización de la formación.

**Quinto.** De los datos expuestos se desprende claramente la necesidad de que España modifique con urgencia su anticuado modelo formativo y se adapte a la tendencia europea, entre otras cosas, implantando un nuevo modelo de formación. Se aboga por una formación teórica obligatoria y presencial (como en la mayor parte de Europa), al menos entre 8-10 horas, que vendría a ser el 20% del total de la formación teórica recomendable. Esta parte de la formación teórica, no tendría como objetivo la mera adquisición de conocimientos. Se trataría trabajar en el aula comportamientos, valores, habilidades superiores, actitudes, percepción y detección de riesgos, etc., por lo que debe ser presencial, algo que a su vez permitiría interactuar con los otros miembros del aula y el educador.