

TEMA 27

HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN III. LA FORMACIÓN VIAL. FORMACION PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN. FORMACIÓN Y EDUCACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

I.- LA FORMACION VIAL.

- 1. Enfoque general**
- 2. La formación vial en países de nuestro entorno**

II.- FORMACION PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN

- 1. Pruebas de aptitud psicofísica**
- 2. Pruebas de control de conocimientos**
- 3. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado**
- 4. Prueba de circulación en vías abiertas al tráfico general**
- 5. Pruebas para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas**

III.- FORMACIÓN Y EDUCACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

- 1. Formación a lo largo de la vida**
 - 1.1 Introducción**
 - 1.2 El sistema del permiso por puntos**
 - 1.3 Formación vial del director y del profesor de autoescuela**
 - 1.4 Formación vial del formador y psicólogo-formador de centros de sensibilización**
 - 1.5 El certificado de aptitud profesional**
- 2. Educación vial a lo largo de la vida**
 - 1.1 Educación vial infantil**
 - 1.2 Educación vial para jóvenes**
 - 1.3 Educación vial para adultos**
 - 1.4 Educación vial para personas mayores**
 - 1.5 Educación vial en relación con las personas con discapacidad**

I. LA FORMACION VIAL.

1. Enfoque general

De los tres factores que inciden en los accidentes de tráfico hombre-vía-vehículo, es indudable la importancia del factor humano, que está presente entre el 70 y 90 % de los accidentes. Por ello, de entre todas las herramientas de intervención en el ámbito de la seguridad vial, la formación vial es probablemente la que tiene mayor incidencia en la prevención o reducción de accidentes de tráfico y minimización de riesgos. Es el propio conductor el que tiene en su mano la clave para evitar la mayor parte de los accidentes.

La aptitud para conducir es resultado de un aprendizaje que abarca un periodo de tiempo relativamente largo. Antes de que una persona vaya a la autoescuela para prepararse para la obtención de una autorización administrativa para conducir, ya ha tenido contacto desde muy temprana edad con la circulación y cuenta con numerosas experiencias, ya sea como peatón o viajero.

El aprendizaje inicial que realizan los futuros conductores para la obtención del permiso es un proceso de trascendental importancia. Gracias al mismo, los aspirantes a la conducción interiorizan por un lado las normas de obligado cumplimiento para garantizar la seguridad vial y por otro practican las habilidades necesarias para manejar los mandos del vehículo con la debida precisión.

Inicialmente el número de vehículos era escaso y las normas que regulaban la circulación eran muy sencillas. La enseñanza de los conductores se centraba simplemente en el manejo del automóvil. Pasado el tiempo las carreteras y el número de conductores aumentaron y los vehículos y las normas que regulaban la circulación se fueron haciendo más complejos.

A partir de los años cincuenta los investigadores comenzaron a resaltar la importancia de una buena formación del conductor como elemento esencial para evitar los accidentes y en consecuencia mejorar la seguridad vial. De este modo, poco a poco se va introduciendo en las legislaciones europeas el examen teórico para la obtención del permiso de conducción. En la mayoría de los casos el examen se enfocaba fundamentalmente en aspectos relacionados con la reglamentación y normativa, pero progresivamente se va viendo la necesidad de que los aspirantes al permiso adquieran conocimientos sobre la conducta apropiada en la conducción. En la actualidad, nuestro Reglamento General de Conductores exige que se compruebe en los aspirantes a la obtención de la correspondiente autorización administrativa para conducir que reúnen los **conocimientos, aptitudes y comportamientos** necesarios para conducir vehículos a motor y ciclomotores.

Existen controversias en diferentes países sobre cuál debe ser la formación para el conductor novel como medida preventiva de los accidentes de tráfico, pues estadísticamente está demostrado que hay una tasa relativamente alta de accidentes de conductores durante sus primeros años de conducción sobre todo entre los dieciocho y veinte años de edad, lo que puede ser atribuido en parte a la inexperiencia e inmadurez y también a la tendencia de los jóvenes a asumir mayores riesgos. Pero por otro lado también se explica por la percepción de los conductores noveles sobre los peligros en el tráfico. La capacidad de percibir el peligro y responder de forma apropiada ante él depende tanto de la edad **como del tipo de formación recibida** y de la experiencia en la conducción. Está reconocido que la percepción de peligro es una habilidad que necesita y puede ser entrenada, por ello los aspirantes al permiso de conducción deben ser entrenados para detectar el peligro, evaluarlo correctamente y evitar una percepción sobrestimada de sus habilidades para controlar el vehículo, de ahí la trascendental importancia de la formación para la obtención de la autorización administrativa para conducir.

El objetivo de los profesores de formación vial en las escuelas particulares de conductores debe ser doble pues no sólo deben lograr que los aspirantes obtengan un nivel mínimo en sus conocimientos, aptitudes y comportamientos que le permitan conducir con unas cotas básicas de seguridad sino también que los conductores tengan capacidad de autodesarrollo potenciando el aprendizaje en el futuro después de obtener la autorización administrativa para conducir.

Un programa de formación de conductores debe destacar junto a la normativa y los riesgos que conlleva su incumplimiento, los modelos de comportamiento que tengan en cuenta los factores motivacionales que lo determinan, prestando especial atención a la conducción como situación especialmente marcada por la interacción social.

2. La Formación Vial en países de nuestro entorno

En el contexto supranacional en el que se mueve España, la Unión Europea, la normativa europea tiende a unificar los permisos, si bien los requisitos exigidos para su obtención pueden variar.

Desde 2013, todos los nuevos permisos de conducción expedidos en la UE deben tener el formato “tarjeta de plástico” que es un formato estándar establecido en la 3ª Directiva de la Unión Europea sobre el permiso de conducción, y cuyos objetivos se cifran en reforzar la libre circulación, luchar contra el fraude en los permisos y mejorar la seguridad en el conjunto de la UE.

En la mayor parte de los países se requiere una formación teórica y una formación práctica, aunque solo en algunos se debe asistir obligatoriamente a una formación en una escuela de conducción oficialmente reconocida (Alemania, Suiza y Austria). Habitualmente hay que superar primero un examen teórico que consiste en un test con respuestas alternativas, que se suele realizar por ordenador y a veces se añade otro de detección de riesgos (como es el caso de Reino Unido, mediante

visionado de imágenes de situaciones reales en carretera); estas pruebas teóricas se complementan normalmente con un algún tipo de prueba de aptitud psicofísica, por ejemplo en el caso inglés se deben cumplir unos requisitos de visión aunque sea con ayuda de gafas o lentillas. En Italia se pide un certificado médico de idoneidad, especificando la idoneidad física y psíquica. Por último, existen pruebas de carácter práctico, al menos de conducir en ciudad. Hay países que permiten el aprendizaje con un acompañante no profesional, cumpliendo unos requisitos, casos inglés o italiano, y otros que exigen formación en centro oficialmente reconocido, como es el caso de Alemania, o incluso un número mínimo de clases, caso de Portugal.

II. FORMACION PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN

La actividad de conducción (de vehículos a motor y ciclomotores) en España está sujeta a la previa obtención de autorización administrativa. Dicha autorización está condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que reglamentariamente se determinen.

Esta autorización administrativa se traduce en la expedición de un permiso o licencia de conducir, que es de otorgamiento y contenido reglados, único para cada persona (*“ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido ...”*, art. 1.4 Reglamento de Conductores), y que podrán tener una vigencia limitada en el tiempo, pudiendo ser revisados en los plazos y condiciones establecidos. Estos permisos y licencias podrán ser sustituidos provisionalmente por autorizaciones temporales cuando sea necesario, con los mismos efectos que el documento al que sustituyan.

CLASES DE AUTORIZACIONES

- Permisos de conducción: AM, A1, A2, A, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E.
- Licencias de conducción: Vehículos agrícolas (LVA) y personas con movilidad reducida (LCM)
- Otras autorizaciones: ADR- Autorización para transporte de mercancías peligrosas.

Enseñanza de la conducción

El Reglamento de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE núm. 138, de 08/06/2009), en su título II dispone que el aprendizaje de la conducción debe realizarse en escuelas de conductores autorizadas, sin que pueda ser admitidos a las pruebas de circulación en vías abiertas quienes no hayan

realizado su formación a través de escuela salvo que hayan sido titulares de un permiso equivalente o superior.

El personal examinador encargado de calificar las pruebas de aptitud que da exceptuado, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo VIII del Reglamento.

También prevé que se pueda realizar el aprendizaje en la conducción mediante la obtención de una licencia de aprendizaje (este sistema deberá ser desarrollado mediante Orden del Ministro del Interior). La licencia se otorgaría por una sola vez, designando el solicitante la persona que le acompañaría y que estaría, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo.

Pruebas a realizar

- Pruebas de aptitud psicofísica (informe centro médico)
- Pruebas de control de conocimientos (prueba teórica): común / específicos.
- Pruebas de control de aptitudes y comportamientos (pruebas prácticas): en circuito cerrado (destreza, en pistas de examen) / en vías abiertas al tráfico general (circulación).

1. Pruebas de aptitud psicofísica

Personas obligadas a someterse a ellas

Todas las personas que pretendan obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción y las que, en relación con las tareas de conducción o su enseñanza, estén obligadas a ello.

Serán practicadas por los Centros de Reconocimiento de Conductores autorizados, los cuales emitirán un informe de aptitud psicofísica. Este informe podrá ser complementado por los servicios sanitarios competentes cuando la Jefatura de Tráfico lo acuerde en supuestos en que se adviertan indicios racionales de deficiencias psicofísicas en el aspirante al permiso.

Estas aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso se verificarán con arreglo al Anexo IV del Reglamento de Conductores, donde se recoge el elenco de enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.

Además si el centro que realiza un reconocimiento detectase que un solicitante no reúne condiciones para la conducción (expedición de un permiso o licencia o su prórroga) , deberá comunicarlo a la Jefatura Provincial de Tráfico, indicando las causas, para que resuelva lo que proceda previo informe de los servicios sanitarios correspondientes.

Grupos de conductores.

A efectos de la comprobación de las aptitudes psicofísicas del anexo IV, se establecen dos grupos de conductores:

GRUPO 1.-Titulares o aspirantes a la obtención o prórroga de la licencia o del permiso de conducción de las clases AM, A1, A2, A, B, B+E.

GRUPO 2.-Titulares o aspirantes a la obtención o prórroga de la licencia o del permiso de conducción de las clases C1, C1+ E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E.

Los profesionales de la enseñanza de la conducción se equiparan al grupo 2.

2. Pruebas de control de conocimientos

De acuerdo con los artículos 43, 47 y Anexo V.A) del Reglamento, las pruebas de control de conocimientos podrán ser de dos tipos:

- de control de conocimientos común
- de control de conocimientos específicos

La prueba de conocimientos común se exige para los permisos A1, A2 y B; y la de conocimientos específicos para todos, excepto para las clases A y B.

Las pruebas se realizarán en la provincia a la que se haya dirigido la solicitud y en el centro de exámenes que determina la Jefatura Provincial de Tráfico, de modo que se garantice que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general se realizarán por procedimientos informáticos, mediante examen por ordenador con pantalla táctil (que ha sustituido al sistema de cuestionarios en papel) y, excepcionalmente, mediante cuestionarios impresos.

Los cuestionarios constan de 20 – 30 preguntas con respuestas alternativas, el número máximo de errores permitidos será de 2 – 3 (el 10 % de preguntas formuladas, como máximo), respectivamente. Actualmente la prueba de conocimientos común consta de 30 preguntas y las de conocimientos específicos de 20.

La duración de la prueba será de un minuto por pregunta, pudiéndose ampliar el tiempo en casos especiales, debidamente justificados.

La prueba será calificada de APTO o NO APTO.

La declaración de aptitud tendrá un período de vigencia de dos años. Si en ese plazo el aspirante supera la prueba siguiente, el plazo de vigencia comenzará a contarse de nuevo.

Tendrá carácter eliminatorio, de manera que quienes no la superen no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos que corresponda.

Exenciones

- Estarán exentos de la prueba común:
 - Quienes sean titulares de un permiso de conducción en vigor para cuya obtención haya sido preciso superar dicha prueba
 - Quienes la hayan superado para la obtención de cualquier otra clase de permiso siempre que esté dentro del periodo de vigencia de dos años.
- Estarán exentos de la prueba específica correspondiente, los titulares de un permiso en vigor, o que hayan superado esta prueba para su obtención, de acuerdo con lo siguiente:
 - a) Los que soliciten permiso A2 y sean titulares de A1.
 - b) Los que soliciten permiso C y sean titulares de C1.
 - c) Los que soliciten permiso D y sean titulares de D1.
 - d) Los que soliciten C+E y sean titulares de C1+E o D1+E.
 - e) Los que soliciten D1+E o D+E y sean titulares de C1+E.

3. Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado

Se realiza con el objeto de comprobar la destreza y habilidad de los aspirantes en el dominio y manejo del vehículo y sus mandos.

Los aspirantes a la obtención de permiso o licencia deberán realizar las maniobras indicadas en el anexo V.B).3 para cada clase.

Lugar de realización. Se realizará en un terreno o pista especial cerrado a la circulación y debidamente adaptado para ello. Cuando se trate de aspirantes al permiso de clase B, la prueba podrá realizarse durante el desarrollo de la de circulación en vías abiertas al tráfico general.

En el Anexo V. B). 3 figuran las maniobras a realizar para cada clase de permiso.

La duración de la prueba estará en función de las características y dificultades de cada maniobra y del vehículo que se utilice para su realización. En todo caso el tiempo máximo para la realización de las maniobras de *zig-zag entre conos*, *sortear un obstáculo* y *sortear un obstáculo* (maniobras C), D) y F) del Anexo VI. C) 4 del Reglamento de Conductores), en su conjunto, no será superior a 25 segundos.

Calificación de la prueba.-Las faltas tendrán la condición de eliminatorias, deficientes y leves.

Eliminatoria es la que, por insuficiente dominio del vehículo, impide la ejecución de la maniobra de que se trate en las condiciones establecidas o revela una manifiesta impericia en el manejo del vehículo o sus mandos.

Deficiente es la que revela insuficiente destreza en el manejo del vehículo que, sin suponer incapacidad para la ejecución de las maniobras, de manera notable denota una utilización inadecuada de los mandos del vehículo.

Falta leve es la que afecta al manejo de los mandos o ejecución de la maniobra de que se trate que, por su menor importancia, no llega a constituir falta deficiente.

Será declarado no apto todo aspirante que cometa una falta eliminatoria, o bien dos faltas deficientes, o bien una falta deficiente y dos faltas leves, o bien cuatro faltas leves.

4. Prueba de circulación en vías abiertas al tráfico general

Los aspirantes al permiso de conducción, excepto clase AM, deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura.

Deberán efectuar obligatoriamente con toda seguridad y precauciones necesarias las operaciones

- Comprobaciones previas. Elementos de seguridad y elementos técnicos del vehículo y documentación
- Posición del conductor, regulación del asiento, retrovisores y uso de cinturón
- Puesta en marcha del motor, arranque y desbloqueo de la dirección
- Progresión normal: posición en la calzada y uso de carril, conducción en curva, distancia de seguridad, velocidad y relación de marchas, observación situaciones de tráfico, túneles y pasos inferiores, conducción económica y eficiente
- Maniobras: observación, señalización y ejecución; incorporaciones, desplazamientos laterales, adelantamientos, intersecciones, cambios de sentido, paradas y estacionamientos.
- Cambios de dirección (giro a la izquierda y a la derecha) y cambios de carril
- Entrar y salir de una autopista: uso de carriles de aceleración y deceleración
- Circulación en gloriets, pasos a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba y cuesta abajo
- Obediencia de señales, utilización de sistemas de alumbrado y de señalización óptica, manejo del vehículo y sus mandos, arrancar desde un estacionamiento o desde una parada del tráfico, precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

Los aspirantes a la autorización que habilita para conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 (código B-96), deberán realizar los siguientes ejercicios:

aceleración, deceleración, marcha atrás, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque y estacionamiento.

Los aspirantes al permiso de la clase A1 y A2, además de las operaciones anteriores deberán efectuar obligatoriamente:

- Antes de iniciar la prueba: colocarse y ajustarse correctamente el casco y verificar los demás equipos de protección de la motocicleta, quitar el soporte del vehículo
- Una vez finalizada la prueba: dejar la motocicleta correctamente estacionada, con el motor parado y apoyada en su soporte

Los aspirantes al permiso de la clase B+E, C1, C1+ E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, además de las operaciones generales deberán efectuar las siguientes:

- Verificar la asistencia del frenado y de la dirección
- Utilizar los diversos sistemas de frenado
- Utilizar los sistemas de reducción de velocidad distintos del freno de servicio
- Adaptar la trayectoria del vehículo en las curvas, teniendo en cuenta su longitud y voladizos
- Utilizar el tacógrafo, en su caso
- Arrancar, cambiar, detenerse y parar con suavidad y seguridad
- Comprobar el estado de las ruedas, tornillos de fijación, guardabarros, parabrisas, ventanillas y limpiaparabrisas, líquidos (aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza, etc.)
- Conducir de forma que se garantice la seguridad y se reduzcan el consumo de combustible y las emisiones durante la aceleración, desaceleración, conducción cuesta arriba y cuesta abajo

Los aspirantes a la clase D, además deberán ser capaces de adoptar las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo y las personas transportadas.

Otros requisitos para la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en las vías abiertas al tráfico general:

Al doble mando del vehículo, excepto cuando se trate de motocicletas, irá un profesor o los coordinadores especialistas de formación de los aspirantes a ser personal examinador, para las pruebas establecidas para estos. En los vehículos solamente podrán ir los aspirantes, los examinadores y los profesores o acompañantes autorizados.

Durante la prueba, las instrucciones precisas serán dadas exclusivamente por el examinador encargado de calificarla. El profesor o acompañante será el responsable de la seguridad de la circulación, siendo el considerado como conductor a efectos de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y disposiciones complementarias (Anexo I de la Ley). No deberá intervenir en la prueba, ya sea dando instrucciones con signos,

palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa sobre los mandos del vehículo.

Cuando se trate de solicitantes del permiso A1 y A2, el aspirante, una vez superada la prueba en circuito cerrado, podrá iniciar su formación práctica en vías abiertas al tráfico general, previa autorización administrativa de la Jefatura Provincial de Tráfico que le faculte para realizar el aprendizaje en vías abiertas. Esta formación se realizará conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características de la que se utiliza en las pruebas bajo la supervisión y control inmediatos de un profesor de formación vial con la correspondiente autorización de ejercicio y permiso en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad.

Durante la formación, el profesor que imparte las enseñanzas prácticas de conducción y circulación dirigirá el aprendizaje desde una motocicleta o un turismo conducido por él mismo que circulará próximo a la motocicleta desde el que dará al alumnotas instrucciones precisas por medio de un intercomunicador bidireccional constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que permitan la comunicación. El aspirante deberá llevar un chaleco reflectante homologado en el que figure estampada o impresa la señal V-14 prevista en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, que deberá ser visible por los usuarios que circulen detrás.

Lugar de realización de la prueba. Tendrá lugar, si fuera posible, en vías situadas fuera de poblado, en autopistas o autovías, así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h) que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor. Siempre que sea posible la prueba se desarrollará en diferentes condiciones de intensidad de tráfico. El tiempo de duración de la prueba deberá utilizarse de forma óptima con el fin de comprobar el comportamiento del aspirante en los diferentes tipos de tráfico que se pueden encontrar, prestando especial atención a la transición de uno a otro.

La duración de la prueba de circulación en vías abiertas y la distancia a recorrer en su realización deberán ser suficientes para la evaluación de las materias a que se refieren el artículo 49 del Reglamento y concordantes.

El tiempo mínimo de conducción y circulación destinado a la prueba no será inferior a **25 minutos** para los permisos de las clases A1, A2, B y B + E y a **45 minutos** para los permisos de las clases restantes. En este tiempo no se incluye la recepción del aspirante, la preparación del vehículo, su comprobación técnica, las maniobras especiales, en su caso, y la comunicación de los resultados de la prueba.

Para el acceso progresivo al permiso de la clase A2, la duración de la prueba y la distancia a recorrer deberán ser suficientes para la evaluación de las aptitudes y comportamientos previstos en el anexo V.: Progresión normal. Posición en la calzada y utilización del carril adecuado. Conducción en curva. Distancias de seguridad o separación. Velocidad adaptada al tráfico/vía y relación de marchas conveniente. Observación ante las distintas situaciones del tráfico. Cruce de túneles y pasos inferiores. Conducción económica y no perjudicial para el medio ambiente.

Maniobras: observación del tráfico, señalización y ejecución de las maniobras; incorporaciones; desplazamientos laterales; adelantamientos; comportamiento en intersecciones; cambios de sentido; paradas y estacionamientos.

Para la habilitación que autoriza a conducir con el permiso de la clase B conjuntos de vehículos cuya MMA exceda de 3.500 kg sin rebasar los 4.250 y remolques de MMA superior a 750 kg, la duración de la prueba deberá ser la suficiente para la realización de los ejercicios a que se hace referencia en el anexo V: aceleración, deceleración, marcha atrás, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque y estacionamiento.

Calificación de la prueba.-Las faltas tendrán la condición de eliminatorias, deficientes y leves.

Falta eliminatoria es todo comportamiento o Incumplimiento de normas que suponga un peligro para la integridad o seguridad propia o de los demás usuarios de la vía, así como el incumplimiento de las señales reguladoras de la circulación que esté tipificado como infracción grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

Falta deficiente es todo comportamiento o incumplimiento de las normas que obstaculice, impidiendo o dificultando notablemente la circulación de otros usuarios, la que afecte ostensiblemente a las distancias de seguridad, así como el incumplimiento de señales reguladoras de la circulación que no constituya falta eliminatoria.

Falta leve es todo comportamiento o incumplimiento de normas reglamentarias cuando no constituya falta eliminatoria o deficiente, así como el manejo incorrecto de los mandos del vehículo, sin perjuicio de que este hecho pueda ser valorado como falta de mayor gravedad, en función de las consecuencias concurrentes en cada caso.

Vehículos a utilizar en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos

Deberán cumplir las prescripciones contenidas en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos deberán cumplir las prescripciones contenidas en la reglamentación de vehículos y en el anexo VII. A) y B).

Además los vehículos y, en su caso, los sistemas de comunicación, deberán encontrarse en buen estado de limpieza e higiene, conservación, mantenimiento, eficacia y seguridad, al corriente de las inspecciones técnicas periódicas, provistos de toda la documentación reglamentaria y estar señalizados en la parte delantera y trasera con una placa de las dimensiones y características establecidas en la normativa reguladora de las escuelas particulares de conductores así como en la reglamentación de vehículos.

5. Pruebas para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

5.1 Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica

Todo conductor que solicite la autorización para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas o su ampliación, deberá demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir los mismos. Para ello realizará una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos

La prueba teórica común a todas las autorizaciones comprenderá los conocimientos generales, aplicables al transporte de mercancías peligrosas (prueba teórica del curso básico común).

Además realizarán una prueba teórica específica:

- Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna
- Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1)
- Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias radiactivas (clase 7)

Para poder realizar las pruebas teóricas específicas será necesario haber superado la prueba teórica común.

5.2 Pruebas de control sobre formación práctica

Además de superar las pruebas teóricas hace falta demostrar que se posee una formación práctica, mediante la realización de unos ejercicios prácticos individuales sobre, al menos, las materias siguientes:

- operaciones de carga y descarga, manipulación y estiba de paquetes de materias peligrosas
- medidas a adoptar en caso de accidente o incidente
- primeros auxilios a las víctimas
- extinción de incendios: utilización de los medios disponibles (manejo de extintores y otros medios), atención especial empleo del agua.

Los conductores que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades que transporten mercancías peligrosas en cisterna deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos específicos sobre obturación de grietas, averías en ruta de

escapes, derrames, con manejo de equipos “tapafugas”, así como operaciones de carga y descarga de cisternas, baterías de recipientes y contenedores cisterna.

Los conductores que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporte materias de las clases 1 ó 7, deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre las cuestiones especialmente aplicables a las materias de las mencionadas clases.

Centros en los que se realizan las pruebas y los ejercicios prácticos

Las pruebas teóricas de control de conocimientos:

- En el centro de exámenes que determine la Jefatura Provincial de Tráfico, en las pruebas para obtener o ampliar la autorización.
- En los locales del centro de formación que haya impartido el curso aprobado por la Jefatura de Tráfico, en las pruebas para prorrogar la vigencia de la autorización.

Los ejercicios prácticos individuales sobre extinción de incendios y los de carga y descarga, en el lugar y en las instalaciones fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Los demás ejercicios prácticos individuales (primeros auxilios, distintivos preseñalización de peligro) se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde esta se imparta.

Calificación y vigencia de las pruebas de aptitud.

Las pruebas teóricas de control de conocimientos, tanto la común como las específicas, y los ejercicios prácticos individuales se califican de APTO / NO APTO. Para ser declarado apto los errores no serán superiores al 10 por 100 de la puntuación total de la prueba. En los ejercicios prácticos será declarado no apto el aspirante que no demuestre manejar con dominio y soltura los diferentes medio, o no realice los ejercicios prácticos con la seguridad y precisión requeridas.

La declaración de aptitud en las pruebas o en los ejercicios prácticos individuales para obtener o ampliar la autorización especial tendrá un período de vigencia de seis meses.

La declaración de aptitud en las pruebas o en los ejercicios prácticos individuales para prorrogar la vigencia de la autorización caducará en la misma fecha que la autorización que se pretende prorrogar.

5.3 Pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización

Las normas establecidas sobre las pruebas teóricas, los ejercicios prácticos, así como la duración de las mismas, son igualmente aplicables a los conductores

que, siendo titulares de una autorización en vigor, soliciten la prórroga de su vigencia por un nuevo período de cinco años.

III. FORMACIÓN Y EDUCACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

1. FORMACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

1.1. Introducción

El objetivo primordial de la educación vial es la adquisición de conocimientos y actitudes básicas para enfrentarse al fenómeno de la circulación y el de la formación vial es el aprendizaje del manejo de un vehículo y de las normas de circulación y seguridad en la conducción y el reforzamiento de las actitudes supuestamente ya adquiridas previamente.

La formación vial no acaba con la obtención del permiso o licencia de conducción pues el conductor habiendo obtenido unos conocimientos, aptitudes y habilidades mínimas para conducir adquirirá una parte importante de sus patrones de comportamiento en el contacto con la experiencia real.

La responsabilidad de la formación de los conductores trasciende el ámbito de la escuela particular de conductores lo cual supone la necesidad de coherencia entre los distintos estamentos implicados por lo que los objetivos de aprendizaje establecidos por los profesores de formación vial de las autoescuelas deben estar en concordancia con los límites del propio contexto social y con las exigencias de la Administración.

Los conocimientos viales y los hábitos de un buen comportamiento vial son importantes y deseables pero también lo es la disposición y actitud de los usuarios en el uso adecuado de los espacios y en sus relaciones con el resto de los usuarios de la vía. Deben mostrar una actitud de prudencia, de respeto a las normas y señales y a los demás usuarios, de respeto a la ley y a la autoridad que realiza una labor de vigilancia y control del cumplimiento de las normas, de anticipación, de colaboración, de previsión del peligro, de solidaridad y ayuda en carretera, de tolerancia, etc... De este modo, podrán dar una respuesta acertada a todas y cada una de las situaciones con las que se pueden encontrar en el tráfico. Estas actitudes habrán de iniciarse y reforzarse en el periodo escolar, fijándose niveles de continuidad e interrelación entre la familia, la escuela, la autoescuela y la propia sociedad.

Es difícil establecer un proceso permanente de aprendizaje para los distintos actores del tráfico: conductores, peatones y pasajeros; pero puesto que con frecuencia se producen cambios en la normativa y sanciones y en las tecnologías aplicadas a la seguridad activa y pasiva de los vehículos, debe existir un proceso de

información a los ciudadanos que les permita conocer los cambios en el sistema de tráfico para que puedan adaptarse a ellos. De ahí la importancia de las campañas publicitarias dirigidas fundamentalmente a informar pero sobre todo a cambiar actitudes y conductas inadecuadas de los conductores y de las medidas de control y supervisión policial con el fin de cambiar la conducta de los sujetos del tráfico.

Es importante establecer algún sistema de reciclaje de los profesores de formación vial y de los conductores, pues según diversos estudios europeos los conductores con más de diez años de antigüedad en su autorización administrativa para conducir han olvidado un alto porcentaje de las normas y señales de tráfico sin olvidar las novedades legislativas que se vayan incorporando.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, pretende seguir mejorando la política de Seguridad Vial, integrando todas las actuaciones de la Administración General del Estado que tienen impacto en la mejora de la Seguridad Vial desde una perspectiva multidisciplinar, promoviendo las actuaciones del resto de agentes públicos con competencias en la materia, como son la Administración Autonómica y Local, determinando prioridades, objetivos, indicadores de seguimiento y áreas de actuación y acordando medidas especiales para la Educación Vial destacando entre ellas la mejora de la Educación y Formación: herramientas que permiten modificar, a medio y largo plazo el comportamiento de los usuarios de la vía para que, voluntariamente, desarrollen comportamientos seguros. Los colectivos sobre los que se actuará principalmente son los niños, los jóvenes, los conductores noveles, los ciclistas y los motoristas.

A pesar de la importancia del reciclaje de los conductores, en la normativa actual no está regulada una formación continua a lo largo de la vida, pero si se prevé para algunos conductores como los profesionales (titulares del permiso de conducción de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E) a los que se exige el Certificado de Aptitud Profesional y los conductores infractores que pierdan puntos que pueden realizar cursos de sensibilización y reeducación vial para una recuperación parcial de puntos y los conductores infractores a los que se les ha declarado la pérdida de vigencia de su autorización administrativa para conducir que entre otros requisitos para recuperar la autorización administrativa deben realizar un curso de recuperación total de puntos. Además también requieren una formación extra quienes deseen obtener el Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial y el Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores así como el Formador y el Formador-Psicólogo de Centros de Sensibilización.

La **Estrategia de Seguridad Vial 2030** elaborada por DGT destaca dentro de las Acciones a realizar en este Decenio:

***Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos**

Durante los próximos años, el cambio en los hábitos de movilidad, particularmente en las ciudades, hace prioritario el aseguramiento de una oferta de educación vial adecuada para todas aquellas personas usuarias de vehículos para cuya conducción no es necesario obtener un permiso de conducción, tales como bicicletas o

vehículos de movilidad personal; así como para los peatones, en particular mayores de 64 años. Durante los próximos años, se espera un incremento de la movilidad activa y de vehículos de movilidad personal, que obligará a realizar una evaluación continua de los riesgos específicos de estos medios de movilidad y de las mejores intervenciones educativas para reducir dichos riesgos. Se trata de un ámbito prioritario para todos los países europeos, por lo que el intercambio de buenas prácticas y evidencias desempeñará un papel importante.

Las actuaciones en esta línea estratégica distinguirán al menos los siguientes colectivos:

- ☐ formadores y monitores de conducción de bicicletas y vehículos de movilidad personal,
- ☐ policías locales,
- ☐ profesionales de la distribución (como los denominados *riders*),
- ☐ población general de personas usuarias.

Las metodologías que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico serán fundamentalmente online, si bien con ello se espera promover las actuaciones educativas por parte de terceros —monitores, empresas—.

También debe prestarse atención a las personas mayores de 64 años que caminan o utilizan la bicicleta y que así lo requieran, según sus capacidades funcionales, ofreciendo programas de formación específicos, así como capacitación a los monitores que trabajan con este colectivo.

***Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible**

Los esfuerzos de comunicación y concienciación de los valores de la movilidad segura y sostenible deben ir encaminados hacia la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso social necesario para lograr reducciones sostenidas de la siniestralidad vial. Para conseguirlo, se utilizarán tanto canales de comunicación tradicionales como otros más modernos, siendo de especial interés la interacción en redes sociales y la colaboración con prestadores de servicios de movilidad.

Las actuaciones concretas de comunicación y concienciación que se realicen en el marco de esta Estrategia tendrán por objeto general promover los valores de una movilidad segura y sostenible, la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso social necesario para lograr reducciones sostenidas de la siniestralidad vial. Se buscarán alianzas con otras administraciones y con la sociedad civil.

La política de comunicación debe aprovechar nuevos canales de comunicación. Así, junto con las campañas en medios audiovisuales y escritos, radio e internet, se continuará potenciando la actividad en redes sociales y se colaborará con prestadores de servicios de movilidad y otras entidades para la transmisión de mensajes de movilidad segura —denominados “píldoras formativas”— a través de aplicaciones de movilidad compartida o de servicios de reparto. Se potenciará también la comunicación de mensajes por parte de todas las entidades colaboradoras de la Dirección General de Tráfico.

Se continuarán realizando campañas de comunicación y concienciación sobre los colectivos y factores de riesgo específicos, y se potenciará el papel de entidades

representativas de los distintos colectivos de usuarios como prescriptores de comportamientos seguros.

***Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción**

Se garantizará la oferta formativa a personas que ya tienen un permiso de conducción. Este tipo de formación continua se impartirá en los centros de formación que participen en el sistema de certificación que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico.

En concreto, se implantará el modelo de cursos de conducción segura bonificados con puntos. Los primeros cursos que se pongan en marcha estarán destinados a las personas conductoras de motocicletas y turismos. Se evaluará de manera continua la necesidad de nuevos cursos. Los centros de formación que deseen impartir estos cursos deberán obtener la correspondiente certificación (que se otorgará a los cursos, no a los centros), siguiendo el sistema establecido por la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación

Se evaluará el impacto de estos cursos sobre el riesgo de siniestro, conectando el Registro de Conductores con el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

1.2. El sistema del permiso por puntos

Una vez obtenido el permiso de conducción es importante que exista un reciclaje de los conductores pues tal y como se ha señalado, con el tiempo se van olvidando no solo las normas y señales sino también las actitudes y comportamientos adecuados. El sistema de permiso por puntos contribuye eficazmente en la formación de los conductores a través de los cursos de sensibilización y reeducación vial, de tal modo que desde su entrada en vigor se han notado los efectos en el cambio de comportamiento de los conductores provocando una reducción significativa de las muertes en las carreteras.

Desde la implantación del permiso por puntos el 1 de julio de 2006, se ha ido consolidando la nueva filosofía de comportamiento social de que el permiso de conducción no es un derecho absoluto sino un crédito de confianza que otorga la sociedad para compartir la vía pública con los otros usuarios de la vía y que se va agotando con la comisión de infracciones relacionadas con la seguridad vial.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial son el eje medular de nuestro sistema de permiso por puntos y son el único modo de recuperar la autorización administrativa. Tienen un carácter eminentemente reeducador, al configurar como cauce adecuado para modificar los comportamientos infractores, la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores reincidentes. La superación de los cursos permite o bien aumentar el crédito total de puntos (recuperación parcial de puntos) o bien junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas la recuperación de la autorización administrativa para conducir (recuperación total de puntos).

La formación que se imparte en estos cursos tiene como objetivo:

- a) sensibilizar a sus participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que para la seguridad vial tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, poniendo en constante riesgo nuestro derecho a la vida y a la integridad física y moral.
- b) reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Por otro lado, el permiso por puntos también incide en el efecto punitivo que tiene sobre los comportamientos de los conductores al disminuir su crédito de puntos, crédito que es reflejo del nivel de confianza que la sociedad le da y cuya disminución es consecuencia de la comisión de infracciones.

La disminución del crédito de puntos se produce por la comisión de determinadas infracciones graves y muy graves. La consecuencia del reproche jurídico y social de la pérdida total de puntos es la pérdida de la autorización administrativa para conducir y el reproche es tan severo debido a la actitud reiterada de vulneración de las normas por parte del conductor. Tender a la reeducación, al convencimiento, a la asunción de actitudes de respeto hacia la seguridad vial y en consecuencia a la vida son los principios que inspiran el sistema de permiso por puntos.

El crédito total que se asigna al conductor es de **doce puntos** con dos excepciones:

- El *conductor novel* a quien se le asigna ocho puntos.
- *Titular* de un permiso o licencia de conducción que *tras perder su asignación total* de puntos, *ha obtenido nuevamente el permiso o licencia* de conducción que también obtendrá ocho puntos.

En ambos casos, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionado en firme por infracciones que impliquen la pérdida de puntos pasarán a disponer de un total de doce puntos.

La ley regula dos clases de cursos:

- **Cursos de recuperación parcial** son los que realizan los titulares de permisos y licencias de conducción para la recuperación parcial de puntos (se pueden recuperar hasta seis puntos, nunca más de los que se hubieran perdido).
- **Cursos de recuperación total** son los que deben realizar quienes hayan perdido todos los puntos asignados y pretendan obtener de nuevo la autorización administrativa para conducir.

Pero además, como consecuencia de la importancia de la formación de los conductores infractores se implantó también la obligatoriedad de realizar estos

cursos de sensibilización y reeducación vial, a los titulares de un permiso o licencia de conducción que sean condenados por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir, como requisito para poder volver a conducir. Si el tiempo de privación del permiso o licencia impuesto por sentencia es superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia en cuyo caso para obtener una nueva autorización deberá superar el curso de recuperación total y la correspondiente prueba en Jefatura.

Los cursos de recuperación parcial tienen una duración de doce horas y los cursos de recuperación total de veinticuatro horas. En ambos casos la formación se distribuye en dos partes: una común destinada a la formación general sobre materias relacionadas con la seguridad vial y reflexión y debate en grupo; y una parte específica individualizada para cada conductor en la que se incide sobre las áreas temáticas en las que el conductor presenta las mayores carencias y necesidades.

Para que los cursos de recuperación de puntos cumplan la labor reeducativa y formativa, los contenidos a impartir deben abordar temas imprescindibles para la seguridad vial tales como: los accidentes de tráfico y la magnitud del problema; dinámica de un accidente y las consecuencias para las víctimas; la conducción como tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad, el alcohol y las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia, la fatiga y el estrés como factor de riesgo; la seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; la actuación en caso de accidente de tráfico y la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico.

Los cursos son impartidos en los centros por formadores y psicólogos-formadores y en ocasiones cuentan con la colaboración de las asociaciones nacionales de víctimas y de familiares de víctimas de accidentes de tráfico.

Cursos de conducción segura y eficiente: Por **Ley 18/2021** se modifica la Ley de Seguridad Vial, entrando en vigor el 21 de marzo de 2021.

En esta norma, se detalla:

- Se añade un apartado 5 al artículo 63 con el siguiente contenido:

«**5.** La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.»

- Se incorpora una disposición transitoria cuarta, con el siguiente contenido:

«Disposición transitoria cuarta Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.»

- Se incorpora un anexo VIII con el siguiente contenido:

«ANEXO

VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

- 1. Objeto.** Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.
- 2. Clases.** Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.
- 3.** El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.
- 4.** Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.»

El perfil de conductores que han perdido puntos

Por grupos de edad, el grupo de conductores entre 25 y 34 años acumula el 31% de las sanciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, seguido del grupo de entre 35 y 44 años que con el 25% y del grupo de entre 45 y 54 años con el 18 %. Por sexo el 79% de las sanciones corresponden a hombres y el 21% a mujeres. Tan solo el 3% del total de sanciones se han impuesto a conductores noveles. El 91% de los cursos han sido realizados por hombres.

Bonificación de puntos

La ley premia a los conductores que no cometan infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos. Por ello, quienes mantengan la totalidad de los

puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales. El 80% del censo de los conductores ha recibido la bonificación especial por buena conducta.

Conclusión

El sistema de permiso por puntos es una clara apuesta por la formación pues los cursos de sensibilización y reeducación vial constituyen el eje medular de nuestro sistema y único modo de recuperar la autorización perdida y que ha demostrado una alta eficacia para la asunción de comportamientos más seguros al volante. Aquellos infractores que realizaron un curso sea de recuperación parcial o total modifican su perfil infractor, reduciendo tras el curso, el número de infracciones cometidas lo que permite la reducción del número de los accidentes de tráfico. Estos cursos son muy positivamente valorados por los conductores que asisten a ellos que hasta llegan a recomendar su aplicación a la población conductora en general.

1.3. Formación vial del director y profesor de autoescuela

Las personas que deseen ejercer de Director o Profesor de Escuelas Particulares de Conductores deben acreditar una formación vial más exhaustiva mediante la superación de diferentes pruebas y fases de selección a distancia y presenciales.

La obtención de los Certificados de Aptitud de Directores y Profesores de las Escuelas Particulares de Conductores está regulada en los artículos 45 a 48 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores.

Obtención del Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial

El Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial podrá obtenerse superando los cursos o pruebas que al efecto se convoquen. Para tomar parte en los cursos o pruebas será necesario:

- a)** Estar en posesión, como mínimo, del título de Educación Secundaria Obligatoria o del título de Técnico (Formación Profesional de Grado Medio), o acreditar documentalmente que se poseen estudios equivalentes o superiores.
- b)** Ser titular del permiso de conducción ordinario de la clase B, al menos, válido y en vigor que habilita para conducir vehículos con cambio de marcha manual, con una antigüedad mínima de dos años.
- c)** Poseer las aptitudes psicofísicas que actualmente se exigen al grupo 2 de conductores, según lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento General de Conductores. Por excepción, quienes, sin poseerlas, estén en posesión de un

permiso de clase B o un permiso extraordinario de la clase B, sujeto a condiciones restrictivas con, al menos, una antigüedad mínima de dos años, obtenido al amparo de lo dispuesto en el artículo 7.2 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, podrán obtener un Certificado de Aptitud de profesor de formación vial limitado a enseñanzas de carácter teórico.

Las pruebas serán de carácter objetivo y en ellas se valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica.

Prueba previa de selección. Los aspirantes serán sometidos a una prueba previa de selección que consistirá en la realización de dos pruebas eliminatorias, una teórica y otra práctica. La **prueba teórica**, consistirá en contestar por escrito a un cuestionario de 30 preguntas sobre normas relativas a conductores, vehículos y circulación, señales reguladoras de la circulación y cuestiones de seguridad vial. Para superar la prueba teórica y acceder a la prueba práctica es necesario contestar correctamente, al menos, el 90% de las preguntas. La **prueba práctica** versará sobre técnica y dominio de la conducción y circulación en vías urbanas e interurbanas abiertas al tráfico general, conduciendo un turismo con cambio de marchas manual y tendrá una duración mínima de veinticinco minutos. Dicha prueba, va encaminada a comprobar la aptitud y experiencia del aspirante en el manejo del vehículo y sus mandos y en el cumplimiento de las normas y señales reguladoras de la circulación, así como su comportamiento y actitudes en relación con los diversos factores que intervienen en el tráfico, la conducción eficiente y la capacidad de adaptación a las incidencias y situaciones de la circulación, con especial atención a la seguridad. Quienes superen dicha prueba práctica pasarán a realizar el curso.

El **curso**, que tendrá carácter teórico y práctico, constará de dos fases: una de **enseñanza a distancia** y otra de **formación presencial** en el centro donde el curso se celebre.

La fase de **enseñanza a distancia** tiene carácter teórico. En las evaluaciones de esta fase, cada una de las materias o asignaturas será calificada con un máximo de diez puntos. Para superar cada materia o asignatura será necesario contestar correctamente, en cada evaluación, al menos, el 70% de las preguntas. Las materias o asignaturas son las siguientes:

- a) Normas y señales reguladoras de la circulación vial.
- b) Cuestiones de seguridad vial, técnica de conducción y circulación económica, medio ambiente y contaminación, accidentes de circulación, causas, factores que intervienen en los mismos.
- c) Reglamentación general de vehículos y en especial de los vehículos pesados, transporte de personas y mercancías, prioritarios y especiales.

- d) Seguro de automóviles.
- e) Normativa por la que se regula los permisos de conducción, sus clases y las pruebas de aptitud a realizar para su obtención.
- f) Normativa por la que se regula el aprendizaje de la conducción y los centros de formación de conductores.
- g) Pedagogía y Psicología aplicadas a la conducción.
- h) Mecánica y entretenimiento simple de los automóviles.
- i) Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico.

Fase de **formación presencial**. Los solicitantes que superen todas las materias o asignaturas de la fase de enseñanza a distancia pasarán, por orden de la calificación obtenida, a realizar la fase de presencia que tendrá una duración de diez semanas, aproximadamente, tiempo que se destinará, proporcionalmente, a enseñanzas teóricas y su aplicación práctica. Esta fase del curso se calificará por el sistema de evaluación continua, con posibilidad de recuperación de evaluaciones no superadas, con pruebas que demuestren la integración y globalización de conocimientos.

Finalizados los cursos o las pruebas, se expedirá el Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial a quienes los hubieran superado, los cuales serán inscritos en el Registro de profesionales de la enseñanza de la conducción a que se refiere el artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedando exentos de las pruebas de control de conocimientos para la obtención del permiso de conducción.

No será necesario que realicen la parte práctica de los cursos o pruebas quienes vayan a obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.

Obtención del Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores

Para obtener el Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores será necesario estar en posesión del Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial o de Profesor de Escuelas Particulares de Conductores y superar una prueba que consiste en contestar por escrito, en un tiempo máximo de cuarenta minutos a un cuestionario de diez preguntas por cada uno de los apartados del programa que son: la normativa que regula las escuelas particulares de conductores; tramitación administrativa de conductores y vehículos; conocimientos generales de organización y gestión de empresas y su aplicación a las Escuelas Particulares de Conductores; y psicología de las organizaciones.

Para superar la prueba será necesario contestar correctamente al menos, el 85% de las preguntas. La superación de esta prueba servirá de base para la obtención y expedición del certificado de aptitud de Director de Escuelas de Conductores.

Como se puede observar tanto en el caso de la obtención del Certificado de Profesor de Formación Vial como en el de Director de Escuela Particular de Conductores se trata de una formación exhaustiva que refleja la importancia que se da a la formación de quienes a su vez se encargarán de la formación de los futuros conductores.

1.4. Formación vial del formador o psicólogo-formador de centros de sensibilización

De conformidad con lo dispuesto en el apartado undécimo de la Orden INT/2596/2005 de 28 de julio por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción, los cursos de sensibilización y reeducación vial serán impartidos por formadores y psicólogos-formadores.

Para obtener el título de formador, serán necesarios los siguientes requisitos:

- Haber obtenido el certificado de Profesor de Formación Vial
- Tener tres años de experiencia en la formación de conductores.
- Haber realizado con aprovechamiento el curso de formación que se disponga a tal fin, cuyo contenido dotará a los formadores de los conocimientos teóricos y metodológicos necesarios para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para obtener el título de psicólogo-formador será necesario:

- Haber obtenido el título de Licenciado en Psicología
- Haber realizado con aprovechamiento el curso de formación que se disponga a tal fin, cuyo contenido proporcionará los mínimos conocimientos teóricos y metodológicos necesarios para intervenir en los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Los interesados que, reuniendo los requisitos indicados deseen realizar los cursos de Formadores o Psicólogos-Formadores, deberán dirigirse al Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, grupo de investigación Facthum.lab (Factor Humano y Seguridad Vial).

1.5. El certificado de aptitud profesional

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al **transporte de mercancías o de viajeros por carretera**, establece una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una **formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos**. Las materias sobre las que se exigen conocimientos afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores.

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, (BOE de 2 de agosto de 2007) por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, regula las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos de empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. Dicho Real Decreto 1032/2007 ha sido derogado por el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

La Exposición de Motivos del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, detalla que esta noma se dicta por:

Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo, estableció una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

La formación obligatoria de los conductores se establecía como algo diferente de la existente para la obtención de los permisos de conducción y consistía, por un lado, en una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso

de conducción y, por otro, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos.

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, se incorporó al derecho español mediante el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Mediante la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se modificaron tanto la Directiva 2003/59/CE como la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción, con el fin de corregir las principales deficiencias detectadas en la aplicación de la primera, así como clarificar en la segunda Directiva la edad en la que pueden expedirse determinados permisos de conducción a los titulares de un certificado de aptitud profesional.

Se hace necesario, por tanto, incorporar, mediante esta norma, al ordenamiento jurídico español las novedades introducidas por la citada Directiva (UE) 2018/645, exclusivamente en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere, además de modificar algunos contenidos del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio. Con el fin de que la regulación de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales sea lo más sistemática posible, se ha procedido a elaborar un nuevo real decreto sobre la materia.

Por ello, se han reformulado las exenciones de aquellos conductores que no tienen la obligación de obtener la formación específica, de conformidad con lo previsto en la normativa comunitaria.

Por otra parte, se han flexibilizado los requisitos para que una empresa autorizada como centro de formación pueda prestar sus servicios en todo el territorio nacional.

Y fundamentalmente, se han incorporado nuevos contenidos formativos relacionados con la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante y del avance tecnológico de los vehículos, así como con la seguridad vial y la anticipación a los peligros. Además, se ha reorganizado el planteamiento de cursos de cualificación inicial y continua, de manera que permitan tener en cuenta, como prevé la Directiva, otras formaciones cursadas por el alumno en cumplimiento de otras normas comunitarias, y se ha provisto al programa de la suficiente flexibilidad para que exista una formación variada y lo más adaptada posible a las necesidades de los conductores. Por último, se han incorporado diferentes opciones de formación práctica en los cursos de formación continua dotándolos de mayor atractivo para los conductores.

Además, y como ya recogía el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, y ahora recoge expresamente la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se mantiene la polivalencia de formaciones en los supuestos de realización de cursos exigidos para la obtención de la cualificación de

los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas, siempre que se cumpla con la normativa específica reguladora de dichos cursos.

También se mantienen las previsiones que dieron cumplimiento a lo señalado en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, por el que se desarrollaron y aplicaron distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, para la mejora de las condiciones de transparencia y competencia en el sector.

El texto modifica, mediante su disposición final primera, el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, con la finalidad de corregir determinadas deficiencias formales, fundamentalmente en materia de infracciones, que se habían detectado tras la modificación operada en este ámbito mediante el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Además, por indicación de la Comisión Europea, se modifica el contenido del anexo II, apartado 8, de este real decreto sobre los criterios de corrección de los exámenes de competencia profesional.

El certificado de aptitud profesional de cualificación inicial

El certificado de aptitud profesional será expedido por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera. Para su obtención se requiere superar un examen, antes de que pasen seis meses de la realización de un curso de formación. El examen consta de 100 preguntas de test (25 para la ampliación de la actividad de viajeros a mercancías y viceversa). Las respuestas correctas valen 1 punto, las erróneas se penalizan con -0,5, las no contestadas no puntúan. Para aprobar es necesario al menos 50 puntos. Hay preguntas comunes a mercancías y viajeros, preguntas específicas de mercancías y preguntas específicas de viajeros.

Los exámenes son convocados y realizados, al menos seis veces al año, por las Comunidades Autónomas competentes.

Los aspirantes podrán realizar los cursos de formación en cualquier parte del territorio nacional pero deberán concurrir a las pruebas que se convoquen y realicen por los órganos competentes en aquel territorio en el que tengan su residencia habitual.

Se establece un sistema escalonado en cinco años para que los conductores no obligados a obtener la cualificación inicial, por haber realizado esta actividad antes de las fechas de entrada en vigor de las nuevas normas, realicen los cursos de formación continua a los que sí están obligados.

No se exigirá certificado de aptitud profesional a los conductores de los siguientes vehículos, según detalla el artículo 2 del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril,:

- a) Aquellos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.*
- b) Los que se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos, los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones correspondientes a dichos servicios.*
- c) Los que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.*
- d) Aquellos que exijan estar en posesión de un permiso de conducir de las categorías D o D1, conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento en los desplazamientos hacia o desde el centro de mantenimiento a la empresa de transportes para la que efectúa el mantenimiento, siempre que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.*
- e) Los utilizados en situaciones de emergencia o que se encuentren destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados en el transporte humanitario sin ánimo de lucro.*
- f) Los utilizados en las clases prácticas y en los exámenes destinados a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional, siempre que no se realice un transporte durante dichas actividades.*
- g) Los utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*
- h) Los utilizados para realizar transporte privado complementario en los que exclusivamente se transporten materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de dicho conductor.*
- i) Los utilizados para realizar las modalidades de transporte señaladas en las letras b) y e) del artículo 33.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

j) Los utilizados para circular en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor, siempre que se trate de transporte privado complementario y sea ocasional.

k) Los vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia superior a 100 kilómetros alrededor del centro de explotación.

2. A los efectos previstos en las letras d), h) y k) del apartado anterior, se considerará que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando represente menos del treinta por ciento de su trabajo mensual.

El certificado de aptitud profesional acreditará que el conductor a cuyo favor haya sido expedido ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial de los conductores. Este certificado se expedirá sin plazo de validez predeterminado, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga, dentro de los plazos previstos en este real decreto, los cursos de formación continua que resulten pertinentes.

El certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de los conductores podrá obtenerse en base a las modalidades ordinaria y acelerada. La modalidad ordinaria consistirá en la asistencia a un curso de formación de 280 horas de duración y la superación de un examen y la modalidad acelerada consistirá en la asistencia a un curso de formación de 140 horas de duración y la superación de un examen. En ambos casos el examen deberá superarse en un plazo no superior a seis meses contado desde la finalización del curso.

Junto al certificado de aptitud profesional, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial la correspondiente tarjeta de cualificación. Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia máximo de cinco años.

El certificado de aptitud profesional de formación continua

La formación continua, permite a los conductores actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante. Dicha formación tiene por finalidad profundizar y revisar los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial. A fin de dar cumplimiento a la exigencia de formación continua, los conductores deberán superar un curso de una duración de 35 horas cada cinco años. No obstante, dicho curso podrá realizarse en períodos discontinuos, siempre

que éstos se impartan por un mismo centro autorizado, dentro de un mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas.

El curso de formación continua deberá seguirse, por primera vez, antes de que transcurran cinco años desde que se expidió el certificado de aptitud profesional acreditativo de la formación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces, al menos, cada cinco años.

Únicamente podrán realizar los cursos de formación continua previstos en este capítulo quienes, previamente, sean titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la formación inicial y se encuentren en posesión de un permiso de conducción en vigor de algunas de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E.

Los conductores que hayan dejado de ejercer la profesión y no dispongan de una tarjeta acreditativa de su cualificación profesional en vigor deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudarla.

Cada vez que un conductor acredite haber superado un curso completo de formación continua conforme a lo previsto en este real decreto, el órgano competente, previa comprobación de que su permiso de conducción se encuentra vigente, le expedirá una nueva tarjeta de cualificación, que sustituirá a la anterior y cuyo período de validez máximo alcanzará, asimismo, a los cinco años siguientes a la fecha en que hubiesen concluido las preceptivas 35 horas de formación.

2. LA EDUCACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

El proceso educativo se inicia a la edad más temprana posible y se prolonga a lo largo de toda la vida. En cada edad y etapa del desarrollo humano afrontamos el fenómeno del tráfico de una forma diferente y usamos la vía pública de forma distinta en función de multitud de variables. Esta diversidad necesita, un tratamiento educativo diferenciado por lo que los objetivos, contenidos, procedimientos y actitudes de la Educación Vial varían en función de la edad y el contexto.

2.1. La educación vial infantil

La Educación Vial es junto a la formación vial el mejor medio para abordar el factor humano en el tráfico desde una perspectiva preventiva pues es uno de los medios más eficaces de generar hábitos de conducta e inculcar a los niños actitudes de conciencia ciudadana, hábitos viales y hábitos auditivos, visuales y psicomotóricos relacionados con las nociones espaciales, de tal modo que los niños sean más seguros como peatones y usuarios de vehículos pero también para que en un futuro como conductores se incorporen al tráfico de un modo más activo sean más responsables y tengan menos accidentes.

Educación vial reglada

En la Educación Vial de los menores influirá el tiempo que se le dedique en los currículos escolares a través de las materias transversales que deben mantenerse en las diferentes etapas educativas (infantil, primaria y secundaria obligatoria) y en todas las áreas del currículo y también la influencia que sobre ellos ejerce el comportamiento de los mayores que es en ocasiones poco ejemplificadora. La Educación Vial “reglada” se complementa con otras actividades educativas a través de los parques infantiles de tráfico, teatro, actividades de la policía local, programas de educación vial familia-escuela, etc...

El Código de la Circulación del año 1934 prescribía la obligatoriedad de impartir enseñanzas sobre normas de circulación y consejos de prudencia por los centros escolares. En 1970 se promulga la Ley General de Educación, lo que supuso un importante cambio en la incorporación de contenidos, propuestas metodológicas y desarrollo en el aula y en 1973 la Dirección General de Ordenación Educativa aprueba las orientaciones pedagógicas para el desarrollo de la Educación Vial en los ciclos inicial, medio y superior de la E.G.B, lo que supone un claro cambio.

En los años 1980 y 1981, con la publicación de los programas renovados para Preescolar y E.G.B., se logra la incorporación definitiva de la Educación Vial al sistema educativo quedando integrada en los cursos de Preescolar y Ciclo Inicial en el área de experiencias; en los cursos 3º, 4º y 5º en el área de ciencias sociales; y en el Ciclo Superior en la subárea de educación ética y cívica. Además en 1980, entró en vigor el Plan Nacional de Seguridad Vial, que supuso un impulso para la incorporación de la Educación Vial, promoviéndose desde la divulgación mediante campañas para los padres y maestros, con un interés especial en los peatones y estableciéndose la continuidad de los concursos nacionales de dibujo y de parques infantiles de tráfico.

En noviembre de 1985, se creó en Salamanca, **el Centro Superior de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico** que desarrolla una importante labor de promoción de Educación Vial mediante el diseño de programas y recursos didácticos, la planificación de investigaciones, la formación de docentes y otros profesionales implicados en la Educación Vial como los Policías Locales o los Monitores de Parques Infantiles.

La Ley de Ordenamiento General del Sistema Educativo (LOGSE 1990) incorporó la Educación Vial como tema transversal, es decir una enseñanza no asociada a un área determinada de conocimiento sino que debía estar presente en todas las áreas curriculares a lo largo de las diferentes etapas educativas con carácter de permanencia y de forma global. Sin embargo, el hecho de que estos temas se localizaran en los currículos no fue suficiente sino que era necesario su concreción en los proyectos educativos de centro y en los proyectos curriculares de cada etapa por lo que en la práctica educativa diaria quedó reducida a clases esporádicas y en el cumplimiento de la Ley, por parte de las editoriales de libros de texto.

En la Ley Orgánica de calidad de la enseñanza (LOCE) de 23 de diciembre de 2002 se concreta el desarrollo de la educación vial a través de los temas transversales del currículo y se recogen en diferentes objetivos propios de las diversas etapas educativas, contenidos relacionados con la Educación Vial.

En España, a partir de la promulgación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), la Educación Vial se aborda, no sólo como un tema transversal incluido en los proyectos curriculares de etapa y en las programaciones de área, sino como parte de la asignatura de Educación para la Ciudadanía. El responsable directo de impartir la Educación Vial en los diferentes países europeos, es el propio profesor/a, que suele verse apoyado por la Policía Local y otros expertos en la materia.

La Educación Vial hoy en día en los colegios se sigue enfrentando a varios problemas que deben superarse: definir de modo claro lo que entendemos por educación vial, y disponer de docentes con formación y materiales suficientes y adecuados para impartir las enseñanzas correspondientes.

Los padres y adultos como educadores viales y modelo de comportamiento

La Educación Vial infantil de los colegios, debe completarse y reafirmarse en el ámbito informal por los padres y adultos que convivan con ellos, que pueden por un lado supervisar estrechamente la conducta de los menores y por otro servir de modelo a seguir teniendo un comportamiento responsable y coherente. Los estudios demuestran que los niños cuyos padres tienen más accidentes o cometen más infracciones son más proclives a sufrir accidentes o a vulnerar las normas de tráfico.

Por ello la mayor parte de los programas de Educación Vial se realizan para que los padres refuercen y mejoren sus conductas viales y con ello ayudar a mejorar el comportamiento vial de sus hijos, en concreto los programas están dirigidos a:

- Fomentar el respeto a las leyes de tráfico
- Generar hábitos positivos de los padres hacia sus hijos.
- Concienciar a los padres de la importancia de su labor como educadores viales.
- Fomentar la necesidad de un cambio de actitudes y de pasividad ante el tema.
- Hacerles entender cómo se debe utilizar la vía como medida de prevención de los accidentes de tráfico.
- Fomentar los desplazamientos a pie, dejando de usar si es posible el vehículo privado.

2.2. Educación vial para jóvenes

Las estrategias de educación vial para jóvenes deben fundamentar su intervención sobre los factores de riesgo: el consumo de alcohol y otras drogas y la velocidad y que ellos mismos identifiquen estos factores como causas de los accidentes, así como los efectos físicos y legales del consumo de estas sustancias en la conducción centrados en espacios y tiempos de ocio. Sin olvidar el condicionamiento social y conductual que supone el grupo para los jóvenes. También debe destacarse la importancia del uso de la bicicleta y del ciclomotor pues los alumnos de los últimos cursos de Educación Primaria y también los de Secundaria Obligatoria se inician en su uso para sus desplazamientos habituales.

2.3. Educación vial para adultos

Los programas de Educación Vial para personas adultas deben adaptarse no sólo a las características de cada fase de la edad sino a las características generales personales y a la forma como han ido deteriorándose las habilidades necesarias para el correcto uso de las vías públicas en cualquiera de sus facetas. El objetivo que pretende alcanzar la Educación Vial para adultos es que los ciudadanos circulen con seguridad y fluidez por las vías públicas en cualquier situación y circunstancia, no sólo como conductor, sino también como peatón o usuario de los transportes públicos o privados.

Educación formal

La formación básica es el grueso de la formación ofertada en el ámbito de la educación formal, desde centros de educación de personas adultas reconocidos como tales por la administración educativa. Se pueden señalar tres niveles:

Nivel I. Corresponde con la alfabetización y neolectores. Dirigido a las personas que no tienen dominio suficiente de las técnicas instrumentales básicas de lectura, escritura y cálculo. La Educación Vial se aborda a partir del estudio de palabras generadoras relacionadas con el tráfico (paso, calle, bus, peatón, conducir, viaje, pasajero, gasolina, semáforo, señal, ciudad, salud, moto, coche, barrio...) e introduciendo contenidos en el desarrollo de otros núcleos generadores de manera transversal, aprovechando lecturas.

Nivel II. Este nivel pretende el afianzamiento y consolidación de los contenidos del nivel I es pues el nivel previo a la educación secundaria. Está dirigido a personas que tienen cierto dominio de los procesos instrumentales de lectura y escritura, pero no tienen titulación y quieren prepararse para obtenerla, o bien a aquellas personas que quieren completar su formación y desarrollar sus capacidades como una forma de mejorar su calidad de vida.

Nivel III –Educación Secundaria para Personas Adultas. Está dirigido a personas que desean obtener la titulación básica del sistema educativo actual. La Educación Vial puede formar parte de forma específica de los contenidos de un ámbito, y servirá de apoyo, de forma transversal, para comprender contenidos propios del ámbito.

Educación no formal

Existe una amplia oferta de talleres para adultos en el ámbito del desarrollo personal, por ejemplo, talleres de educación para la salud, para estimular y ejercitar la memoria, de animación a la lectura, de relación intercultural, para el aprovechamiento del tiempo libre y el desarrollo de la creatividad, para el aprendizaje y uso de las nuevas tecnologías, etc. La Educación Vial puede convertirse en el tema central de estos talleres, ofertando cursos y seminarios cuyo objetivo sea el aumento de la seguridad vial en todos sus ámbitos.

También existen talleres para adultos encaminados a promover la participación social para la transformación y mejora del entorno. Igualmente en este caso la Educación Vial es un objetivo clave que debe estar presente. Por ejemplo, en el contexto de talleres de educación medioambiental, jornadas o semanas culturales centradas en el tráfico de la zona, propuesta de acciones para mejorar la señalización en un barrio o la organización del tráfico, exposiciones, excursiones, visitas culturales, realización de revistas, cine-forum, animación a la lectura y lo que es más importante, proponiendo actividades formativas en las que participen las personas adultas en las que se eduquen vialmente y aprendan conocimientos, habilidades, actitudes y valores que mejoren la convivencia vial y hagan las vías públicas más seguras.

Un caso especial de educación no formal son los cursos de español dirigida especialmente a inmigrantes extranjeros. Se diferencian dos procesos, alfabetización en español como segunda lengua: para personas no alfabetizadas en su lengua materna ni en ninguna otra y español como segunda lengua para personas que aprenden la lengua en el contexto en el que ésta se habla. En ambos casos, lengua y cultura están intrínsecamente relacionadas y tiene como objetivo la comunicación y la integración social, de la que la lengua es el primer escalón. La Educación Vial es un aspecto clave de esa integración, ya que cada cultura traslada al comportamiento vial (como peatón, conductor o viajero) sus hábitos y valores y es fundamental para desenvolverse en el medio.

Otro caso son los programas de formación laboral de prevención de riesgos laborales en los que se aborda la prevención de los accidentes de tráfico ya sea en el desarrollo del trabajo, bien en los trayectos realizados para acudir al mismo. Por tanto, es importante que la Educación Vial forme parte de sus contenidos. Además, existen multitud de personas que desarrollan su actividad profesional en campos de trabajo que se relacionan con el mundo de la seguridad vial o en tareas formativas dirigidas a diferentes colectivos: policías locales o autonómicos, conductores profesionales, profesores, monitores, etc. Para ellos es fundamental que existan actividades formativas que mejoren o completen su formación profesional y que les ayuden a mejorar la calidad de su trabajo.

2.4. Educación vial para personas mayores

Desde el punto de vista de las destrezas psicoperceptivas y motoras necesarias para la conducción y para el uso en general de las vías públicas, la edad es un factor importante ya que el paso del tiempo va produciendo alteraciones de las funciones perceptivas y motrices, así como deficiencias sensoriales que se manifiestan en diferentes grados y generalmente, de forma gradual y que conlleva la modificación de determinadas capacidades y un deterioro progresivo de la visión, de la capacidad auditiva, de la psicomotricidad, del tiempo de respuestas motrices, etc., aunque no todas las capacidades y habilidades disminuyen con la misma intensidad ni disminuyen igual en todas las personas.

. Las enfermedades cardiovasculares tienen alta prevalencia en la población mayor; además, el 40% de las muertes súbitas tienen un origen cardiovascular, por lo que es razonable suponer que estas enfermedades puedan interferir la capacidad para la conducción de vehículos. En los mayores los trastornos cognitivos son más frecuentes: las demencias, la depresión, la respuesta a la fatiga y los trastornos del sueño se han relacionado en ocasiones con la accidentalidad por tráfico y con deterioros en las ejecuciones realizadas en la conducción. Por encima de los 64 años, el 14% de los conductores sufren deterioros cognitivos, el 7% demencias leves y el 3% demencias moderadas.

No obstante, el estado físico general, de los mayores es significativamente mejor que el de hace unas décadas lo que ha permitido el crecimiento demográfico de este grupo. Así desde finales del siglo pasado y hasta el 2020, la población mayor habrá crecido en un 75%. Además los mayores han venido incrementando los tiempos y kilómetros de conducción anuales de manera más notable que otros grupos de edad, lo que supone que se trata de un grupo cuya exposición al riesgo vial se incrementa de modo progresivo desde hace unos años y obliga a incidir en la diversidad de la Educación Vial de las personas mayores como peatón, ocupante y conductor. En este proceso de aprendizaje, hay opiniones dispares respecto a la utilización de programas específicos de formación para el conductor mayor, entre los cuales también se han incluido programas de acceso gradual a la conducción tras haber sufrido algún tipo de problema de discapacidad.

Por ello sin olvidar la fundamental importancia de los reconocimientos médicos periódicos en los centros de reconocimiento de conductores al tiempo de la prórroga del permiso de conducción, es vital la educación vial para las personas mayores así como la ayuda y solidaridad que debe tener para con ellos el resto de la sociedad pues los mayores conviven con nuevas necesidades, y precisan un esfuerzo de adaptación para convivir con vehículos y vías más sofisticados. Es responsabilidad de la sociedad facilitar su adaptación, compartir su esfuerzo y es responsabilidad de los mayores reconocer y admitir esas necesidades.

2.5. Educación vial en relación con personas con discapacidad

Los objetivos fundamentales que caracterizan la Educación Vial en su relación con las personas con algún tipo de discapacidad son fomentar su autonomía vial, facilitar su integración a través de los diferentes programas que se puedan diseñar y sobre todo, favorecer su Seguridad Vial. Los objetivos específicos hacen referencia fundamentalmente a los aspectos relacionados con el sujeto como peatón, usuario de los transportes públicos y privados y como conductor. La Educación Vial en el ámbito educativo, se trabajará como un eje transversal dentro de las áreas que conforman el currículo escolar de los centros ordinarios o en los centros de educación especial en los programas de habilidades sociales o en los ámbitos de: autonomía personal en la vida diaria (bienestar y cuidado de uno mismo, autonomía en el hogar), integración social y comunitaria (ocio y tiempo libre, desplazamientos, transporte y comunicaciones y utilización de los equipamientos).

La Dirección General de Tráfico y la Educación Vial

Por último destacar que la Dirección General de Tráfico desarrolla diversas actuaciones en el ámbito de la Educación Vial a través del ya aludido Centro Superior de Educación Vial de Salamanca y a través de los Coordinadores de Educación Vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico que prestan apoyo a los distintos agentes involucrados en la Educación Vial: policías locales, colegios y profesores, centros sociales, centros de mayores, asociaciones, ONGS u otras entidades públicas o de iniciativa social, etc... Además la DGT en su página web, facilita para información y una gran variedad de recursos didácticos en distintos soportes: manuales, guías didácticas, cuentos, láminas, recortables, consejos, juegos, CDs, folletos informativos y contenidos interactivos para la infancia, los jóvenes, las personas adultas, las personas mayores y las personas con discapacidad. Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada según el destinatario.