



## LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES/AS, LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL Y LA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL

SENADO  
XIV LEGISLATURA  
13 OCT. 2021  
ENTRADA

**ANDES**  
Asociación Nacional  
de Autoescuelas 

## LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES/AS, LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL Y LA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL

### INDICE

▪ Justificación de una formación obligatoria para obtener un permiso de conducir .....	4
▪ Necesidad de formación presencial obligatoria para obtener un permiso de conducir.....	6
▪ Importancia de las autoescuelas y los riesgos de su desaparición para la Seguridad Vial.....	9
▪ Referencias bibliográficas.....	11
▪ Quienes somos .....	12

## LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES/AS, LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL Y LA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL

### INFORME DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (ANAES)

Ante la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que actualmente se está tramitando en el Congreso y en el Senado, teniendo en cuenta la especial relevancia que ésta tiene la seguridad vial y la siniestralidad por el uso de vehículos, con sus importantes efectos sociales, personales sanitarios y económicos, desde la **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)** hacemos una serie de puntualizaciones, reflexiones y comentarios, a fin de contribuir a una mejora de dicha Ley. En este informe se ha procurado que todo lo aquí descrito esté fundamentado en datos, hechos y literatura científica, con el fin de dar rigor a nuestras afirmaciones y el deseo de que -si se estima- puedan ser de utilidad para la toma de decisiones de los Senadores y Diputados.

En esta reforma de la Ley de Seguridad Vial hay muchos temas sobre los que actuar. Sin embargo todos los estudios y expertos coinciden en que **hay una dimensión de especial importancia: la formación de los conductores/as**. Dentro de los cuatro grandes pilares de la Seguridad Vial, en las últimas décadas en España la evolución tecnológica de los vehículos ha sido impresionante, las infraestructuras han tenido una fuerte transformación y se han producido también importantes modificaciones normativas y de control de los infractores/as. **Frente a esto, la formación vial - que es lo que más actúa sobre el factor humano y la que más influye en los cambios de actitudes a la hora de conducir, causa directa del 70 - 90% de los accidentes-, desde hace unas dos décadas no ha sido objeto de cambios significativos.**

Como se verá en páginas siguientes, esto contrasta con lo que se ha hecho en la mayoría de los países de Europa, con lo que recomiendan los científicos especialistas en seguridad vial, lo que aconseja la Organización Mundial de la Salud (OMS) o la propia Comisión Europea (CE). Como se describirá posteriormente con datos, **España es de los pocos países europeos en que la formación para obtener un permiso de conducir (salvo el caso específico del permiso A), no es ni obligatoria ni presencial** (Revista Seguridad Vial-DGT, 2019), mientras que -para mayor perplejidad y disonancia, por poner un ejemplo- en el Anteproyecto de Ley de Protección y Derechos de los animales, Capítulo II, se establece que: *“Las personas titulares o responsables de los perros deberán haber realizado previamente un curso de formación acreditado para la tenencia de perros, cuyo contenido se determinará reglamentariamente”*. **En definitiva, la reforma, mejora y actualización de la formación de los conductores/as es una asignatura pendiente en nuestro país desde hace muchos años y esta es una oportunidad para abordar el tema en algunas de sus dimensiones clave, algo que tendría repercusión directa sobre la seguridad vial en España.**

## JUSTIFICACIÓN DE UNA FORMACIÓN OBLIGATORIA PARA OBTENER UN PERMISO DE CONDUCIR

**Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Apartado 1. Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores. No se contempla ningún tipo de formación obligatoria para obtener el permiso de conducir.**

Son numerosas las razones que justifican desde muchas perspectivas la necesidad, utilidad e interés de que exista una formación obligatoria y reglada para obtener un permiso de conducir (En España esta formación no es obligatoria). Así lo aconsejan los investigadores/as especialistas en materia de seguridad vial, así lo establecen los organismos responsables del tema de la casi totalidad de los países europeos, así lo recomienda la propia Comisión Europea y para más abundancia, así lo consideran masivamente los conductores españoles, según las encuestas sociológicas. Por el contrario, no existen estudios o datos que recomienden o defiendan el planteamiento de que no exista formación obligatoria reglada, para obtener un permiso de conducir.

A continuación se aportan de manera sintética, algunos datos o estudios que justifican la necesidad de que exista obligatoriedad de formación para obtener un permiso de conducir.

**1.- Es una propuesta de la Dirección General de Tráfico**, organismo reconocido internacionalmente, con expertos muy cualificados, con una dilatada experiencia en el tema y concedora de las necesidades formativas de los conductores a la hora de obtener un permiso de conducir.

**2.-** Esta propuesta de la Dirección General de Tráfico fue comentada y debatida en el **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible** (compuesto por 85 entidades, asociaciones u organismos), sin que se produjera ningún tipo de objeción o rechazo.

**3.-** El tema de realizar formación obligatoria para la obtención de los permisos de conducir también fue comentado, analizado, debatido y aceptado en una reunión del **Grupo de Trabajo VIII: Formación de conductores/as, del Consejo Superior de Tráfico**.

**4.-** Esta formación, dada su relevancia para la prevención de la siniestralidad vial, también se encuentra contemplada en la **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020** (y actual) de la Dirección General de Tráfico.

**5.-** Según un estudio del **Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial–INTRAS (2020)**, tras investigar el sistema de formación para la obtención el permiso de conducir en 31 países europeos (no solo la U.E.), se comprueba que **más del 80% de los países hay formación teórico-práctica obligatoria y si se tiene en cuenta la formación en seguridad vial reglada obligatoria en los colegios, serían más del 90%**.

**6.-** De los 31 países europeos estudiados, sintetizando, solo seis (entre los que se encuentra España) **no tienen formación teórica ni práctica obligatoria**. No obstante es necesario matizar que algunos de estos seis países, en realidad tienen la formación teórica obligatoria en las fases superiores del proceso escolar, sin la cual no se puede acceder a un permiso de conducir. La casi totalidad de los países europeos **contemplan (permiso B) entre 20-40 horas teóricas de formación obligatorias y entre 15-30 horas prácticas obligatorias**, con resultados positivos de este modelo.

7.- Este tipo de formación obligatoria teórico-práctica, por su eficacia y utilidad, se aconseja de manera directa e indirecta en la **Directiva Europea 2006/126/CU**, sobre el permiso de conducción, aunque dando libertad a los países miembros de la Unión Europea.

8.- Igualmente la formación obligatoria para obtener el permiso de conducir está recomendada por un reconocido grupo de expertos de prestigiosas universidades europeas, que por encargo de la Comisión Europea realizó el informe: **Study on driver training, testing and medical fitness (2017)**. Este estudio se hizo para mejorar la directiva de 2006, mejorar la preparación de los conductores y conocer como se estaba haciendo el sistema de formación en los diferentes países.

9.- En el documento: **Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030** (ONSV, 2020), se contempla y se recomienda la inclusión de la formación de los conductores como uno de los pilares fundamentales y más extendidos en los países desarrollados, para lograr una mejora de la seguridad vial y conseguir llegar a los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030): **reducir en un 50% las muertes y lesiones graves por accidentes durante este periodo**.

10.- Aparte de los datos técnicos de organismos e investigadores/as aportados anteriormente en relación con la necesidad, la utilidad o la conveniencia de que exista una formación obligatoria para obtener un permiso de conducir, hay otros datos de interés procedentes de encuestas sociológicas, en relación con lo que piensa la sociedad y los/as conductores/as españoles/as sobre la formación, de entre las que muy resumidamente destacan las siguientes, realizadas por el **Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial-INTRAS** y que están a disposición:

**Primera encuesta.** Aplicada a 500 conductores/as entre 18 y 65 años en el año 2018. **PREGUNTA:** "En muchos países de Europa, para obtener el permiso de conducir es obligatorio asistir a unas clases teóricas y prácticas en las autoescuelas. En España no. ¿Está de acuerdo en que si también fuera obligatorio en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes? **El 80.50% manifiesta estar de acuerdo o muy de acuerdo** y solo un 15% está poco o nada de acuerdo.

**Segunda encuesta.** Realizada en el año 2018 a con una muestra de 1.206 conductores/as españoles/as **PREGUNTA:** "¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?". La casi la totalidad de conductores, **(el 86.6%), responde afirmativamente**.

**Tercera encuesta.** Realizada por el INTRAS y la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) en 2015-16. Se aplicó a 6.000 conductores/as que estaban recuperando puntos o el permiso de conducir. El 94.6% de los encuestados/as afirmaba que el resto de **la población española debería conocer y formarse obligatoriamente** en los temas tratados en los cursos. Según ellos, habría muchas menos infracciones y accidentes de tráfico en las ciudades y carreteras.

Los datos sociológicos anteriormente expuestos (y otros muchos que se podrían añadir) indican claramente, sin duda alguna, que **los conductores/as están a favor de la formación obligatoria para obtener un permiso de conducir, a diferencia de lo que -incomprensiblemente- contempla la normativa actual en España**.

En definitiva, investigadores, organismos relevantes, gobiernos de los países de Europa y la propia sociedad recomiendan y abogan por una formación obligatoria para obtener el permiso de conducir en España, algo que sin que exista justificación alguna, no se ve reflejado en la normativa actual. Este contexto de la modificación de la Ley de Seguridad Vial es una oportunidad para hacerlo.

**EN BASE A LO ANTERIOR SE PIDE:** no que se establezcan en España una banda de horas obligatorias media similar a la que existe en los en los países de Europa para obtener el permiso de conducir (20-40 horas teóricas obligatorias y entre 15-30 horas prácticas obligatorias).

**Únicamente se pide introducir un módulo de 8-10 horas, obligatorio y presencial** (tema que luego se abordará), dirigido a tratar cuestiones vitales en la formación de los conductores, como las causas de los accidentes, factores de riesgo (alcohol, las drogas, velocidad, las distracciones, etc.), actitudes viales, comportamientos, responsabilidad, etc.

## **NECESIDAD DE FORMACIÓN PRESENCIAL OBLIGATORIA PARA OBTENER UN PERMISO DE CONDUCIR**

**Proyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Apartado 1 del Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores. "La enseñanza de la conducción relativa a los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir, podrá efectuarse a distancia".**

A diferencia de lo que ocurre en los países europeos, en España ha surgido una cierta polémica y debate sobre el tema de **formación presencial** frente a la **formación no presencial** (especialmente online), en el complejo y delicado proceso de la formación de los conductores para la obtención de un permiso de conducir. Ello además ha coincidido con la polémica derivada de la enseñanza presencial-online durante el periodo de pandemia. Evidentemente cada tipo de enseñanza tiene unas ventajas e inconvenientes y una utilidad relativa a los objetivos que se pretenden. Sin cuestionar globalmente la formación online para determinadas situaciones y temas, tal como se expone a continuación hay datos y evidencias (unida a la opinión de conductores y docentes) que indican que **no es aconsejable ni factible aplicar el sistema online a todo el proceso de aprendizaje y formación de los conductores.**

1.- Lo que se pretende con esta **formación presencial** no es adquirir meros conocimientos, sino -como se hace en Europa- actuar sobre los comportamientos y trabajar en el aula dimensiones como las habilidades superiores, actitudes, valores, percepción o detección de riesgos viales, etc., aspectos que requieren una importante interacción presencial con los alumnos, dinámicas de grupo, comentario de noticias, presencia de víctimas, utilización de instrumentos o técnicas de simulación que proporcionan al futuro conductor una experiencia real sobre determinados riesgos (gafas de simulación de alcohol, trajes de simulación de drogas, simuladores de vuelco, etc.), **algo que en el ámbito de la seguridad vial no se puede realizar y/o conseguir si no es mediante el sistema de formación presencial.**

2.- **Existen numerosos estudios e investigadores** relevantes, expertos en el tema de la formación de los conductores y la seguridad vial, como por ejemplo Mayhew and Simpson (2002); Trosmoen (2010); Peck (2011); Washington, Cole and Herbel (2011); Beanland, Goode, Salmon and Lenné (2013); Elvik and Vaa (2006) y un largo etc., **que inciden en la necesidad, utilidad y valor de la formación presencial en los ámbitos de la seguridad vial anteriormente comentados.**

3.- Según el estudio mencionado anteriormente sobre los sistemas de formación para la obtención del permiso de conducir en los países europeos, realizado por el **Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial-INTRAS (2020)**, la mayoría de los 31 países europeos estudiados, aparte de tener la formación obligatoria, también la tienen presencial, permitiéndose la formación no presencial (tipo online) de manera excepcional para determinadas situaciones y casos, pero no en todo el proceso específico de aprendizaje reglado de conducción y sensibilización de los conductores en seguridad vial.

4.- En un estudio conjunto realizado por la **University of Groningen (Países Bajos)** (Prof. Dr. Talib Rothengatter) y la **Universidad de Valencia** (Prof. Dr. Luis Montoro), se descubre que las personas aspirantes a un permiso de conducir que han tenido una **fase de formación presencial en una autoescuela, adquieren -entre otras cosas-, una mayor percepción del riesgo en la conducción, que aquellas que han recibido una formación exclusivamente online.**

5.- Es muy importante tener también en cuenta que desde hace años, **el sistema de formación presencial obligatoria se utiliza en España con éxito probado en otros ámbitos históricos similares, relacionados con la formación o la reeducación en seguridad vial**, como por ejemplo, en la formación del CAP, en los cursos ADR, en el permiso de conducción A de motocicletas, en la formación de los Profesores de Formación Vial, en los cursos de recuperación de puntos, dentro del sistema de permiso por puntos, etc.

6.- En la educación vial, en la que hay casi 100 años de experiencia y que tiene objetivos similares a los de la formación vial de los conductores (obviamente más técnica) para la consecución de mejores conductas viales, actitudes, valores, percepción y conciencia de riesgos, etc., **prácticamente en ningún país del mundo ni sistema de educación vial se utiliza la formación online.**

7.- En el **Study on driver training, testing and medical fitness (2017)**, mencionado anteriormente se recomienda de manera directa e indirecta, la formación presencial para la formación de los conductores en determinados ámbitos y temas específicos como: grupos de riesgo, factores y conductas de riesgo, causas de los accidentes, la gravedad social, sanitaria y económica de los siniestros, etc.

8.- El doctor en Ciencias de la Educación **Miguel Ángel Santos** describe muy bien el problema de fondo del sistema online, que afecta a la formación de los conductores: **“A distancia no hay educación, tan solo instrucción. La educación exige comunicación y encuentro”**. En esta línea están muchos organismos e investigadores. Según el **Ministerio de Educación y Formación Profesional**: **“La enseñanza on-line no sirve para educar ni puede sustituir los aprendizajes presenciales”** (Revista Educación 3.0 del 28-02-2021). La **Universidad de Stanford (EEUU)** acaba de publicar un estudio en la **Revista Technology, Main and Behavior**, titulado **“La fatiga del Zoom”**, en el que se advierte sobre los graves problemas del sistema virtual frente a la formación presencial. Según la **Universidad de Sevilla**: **“el aula como espacio de encuentro es irremplazable. La comunicación fluida entre profesor y alumno es esencial para el aprendizaje”**. Según la **Federación de Asociaciones de Directivos de Centros Educativos Públicos**, **“la educación presencial es la que mejor funciona”**.

En esta línea de cuestionamiento del sistema online para algunos tipos de formación, como el caso de la seguridad vial, también se pueden citar otros estudios como los de Beatriz Failnholc (2007); Zhang et al (2004); Elena Barberá (2016); Julio Cabrero (2006); Norma Scognoli (2001) y un largo etc.

9.- Según los resultados de la encuesta (anteriormente mencionada) aplicada por dos universidades españolas, a unos 6.000 conductores que estaban realizando presencialmente los cursos de recuperación de puntos, **aproximadamente un 95% de los encuestados manifestaban que este tipo de formación presencial (y sus contenidos) era especialmente útil y les afectaba de manera importante a sus comportamientos y consideraban que era una formación que deberían recibir todos las personas que quieran obtener un permiso de conducir.**

10.- Para conocer lo que opinan los/as españoles sobre la formación presencial frente a la online, se hizo un estudio sociológico pionero (disponible) a 1.200 conductores/as españoles y a cerca de 200 docentes con experiencia en los dos tipos de formación (**INTRAS 2021**).

Los datos obtenidos, presentados recientemente, son claros. Muy sintéticamente: **casi el 65% de los conductores/as y docentes piensan que hay muchas dimensiones de la formación vial que son imposibles de aprender de manera adecuada con el sistema formación online.** Además se considera también que para la formación de los conductores, **el sistema presencial tiene mayor calidad, es más consistente y ágil, la formación es más duradera, la motivación es mayor y da lugar a una mejor concienciación vial,** entre otras muchas cosas.

11.- Es importante aclarar en este contexto, que no se trata de que toda la formación para obtener un permiso de conducir sea presencial (como se hace en la mayoría de países de Europa), sino que aquí **se está considerando únicamente ocho-diez horas de este tipo de formación** (relativa a temas específicos de seguridad vial) y que solo vendría a significar aproximadamente el 18-20% del total de la formación global que deben tener los alumnos, para garantizar las actitudes y conocimientos adecuados y necesarios para una conducción sin riesgos.

12.- Por otro lado, no hay que olvidar que, según datos oficiales del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (MINECO), en España aún existen más de un centenar de localidades y municipios sin cobertura móvil o con una cobertura escasa. Incluso alguno carece de conexión telefónica. La gran mayoría se encuentran ubicadas en zonas rurales, sobre todo en Castilla y León, en la llamada *“España Vacía”*. Esos municipios quedarían sin poder acceder a la formación para obtener el permiso de conducir si no contara con una autoescuela cercana.

**EN BASE A LO ANTERIOR SE PIDE:** que tal como propone la Dirección General de Tráfico, se implanten **ocho-diez horas presenciales obligatorias de formación teórica en las autoescuelas** (número de horas que está muy por debajo de la media europea), para la obtención del permiso de conducir, por su clara justificación y por su especial y constatado impacto en la mejora de la seguridad vial y la prevención de los accidentes. Respecto de la Disposición adicional tercera del Proyecto de Ley: Cursos de concienciación y sensibilización. **Debe de quedar claro que se refiere a la obtención de permisos de conducción.**

## IMPORTANCIA DE LAS AUTOESCUELAS Y LOS RIESGOS DE SU DESAPARICIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

**Proyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Apartado 1 del Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores. "Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, sin que pueda exigirse más de un establecimiento físico o local.....".**

Como se expondrá posteriormente, este planteamiento (también contra-corriente del modelo europeo), puede significar **riesgo de desaparición de un elevado número de autoescuelas y ello dar lugar a un grave problema social, económico, y lo que es más grave, puede ser un golpe demoledor para la seguridad vial de España.**

Y es que, con todo respeto, las modificaciones del Proyecto de Ley en este ámbito, no van en línea de defender un mejor modelo de formación de los conductores (que es lo que socialmente se esperaba); más bien parece que se dirigen a regular una propuesta de nueva fórmula de empresa para los centros de formación de conductores. A continuación se describe y analiza de manera justificada y razonada la grave problemática que introduce el texto del Artículo 62. Apartado. 1.

**En un primer acercamiento** al texto arriba mencionado en rojo del Artículo. 62, Apartado 1, tras realizarse varias consultas a expertos, profesionales, asociaciones y organizaciones, existe una total coincidencia en que de mantenerse dicho texto en la Ley, se producirían graves repercusiones en el sector de los centros de formación, sin que se haya encontrado respuesta a qué o a quién favorece y para qué se introduce este cambio de normativa. **Los efectos negativos se producirán al menos, en los siguientes ámbitos:**

**1.- Posiblemente habrá un "cierre" masivo de autoescuelas,** al no exigirse más que *un establecimiento físico o local para poder operar en todo el territorio español*. Esto llevará, de manera precipitada, sin previsión y adaptación, a un sistema y modelo de formación radicalmente diferente al actual, con efectos graves para la seguridad vial, con consecuencias y riesgos que en muchos aspectos nos son desconocidos.

**2.-** A su vez, de lo anterior se desprende que -de aprobarse este texto- **habrá también efectos laborales sobre miles de empleados** (profesores, personal de administración, etc.), teniendo en cuenta las 9.000 (aproximadamente) autoescuelas-secciones existentes en España. **La destrucción de empleo -sin haber justificación alguna- puede llegar a magnitudes ingentes,** en un sector con más de 100 años de historia al servicio de la sociedad y la seguridad vial.

**3.- También habrá un importante efecto sobre la D.G.T. y las distintas Jefaturas Provinciales de Tráfico, así como sobre los exámenes para obtener un permiso de conducir,** dado que presumiblemente se pedirán traslados de exámenes a sitios con menor tiempo de espera para realizar las pruebas, lo que impedirá la planificación de las Jefaturas y provocará un serio problema a la Dirección General de Tráfico.

**4.- El control y las inspecciones se harán inviables.** Con este nuevo modelo, los recursos humanos, los locales e instalaciones, que deben cumplir necesariamente unas normativas que garanticen su adecuado estado y funcionamiento, no será posible que tengan inspecciones periódicas, ya que solamente va a haber “una cabecera virtual”.

**En segundo lugar**, en otra dimensión, es importante destacar, que tanto el tema de **la formación online como el tema del establecimiento físico** para operar en toda España (Artículo 62, 1), **hacen peligrar seriamente el modelo actual de formación en las autoescuelas y a la propias autoescuelas. ¿Esto es un peligro o problema para la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico?** De manera muy sintética, veamos lo que dicen los expertos, las investigaciones y los propios ciudadanos.

1.- Existen muchos estudios sobre las causas de los accidentes. Prácticamente todos son coincidentes en que, como se ha comentado, entre el 70-90% de los siniestros son debidos a fallos humanos (Elvik y Vaa, 2004; Evans, 2014; Montoro et al., 2017). A su vez, **una ingente cantidad de investigadores considera con datos rigurosos que para actuar sobre el factor humano, es de especial utilidad la formación y el sistema de enseñanza en autoescuelas.** Es el caso de investigadores como Neboit, Naatanen, Summala, Fuller, Rumar, Sivac Barjonet, Huguenin, Rotteghater, Wilde, y un largo etcétera que han realizado trabajos de investigación al respecto.

2.- Con independencia de los investigadores, **¿qué opina la sociedad, los conductores/as españoles, sobre la formación y las autoescuelas?** Veamos algunos estudios (todos disponibles), realizados por la **Universidad Complutense de Madrid**, la Universidad de Valencia, la **Universidad de Granada** o el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

3.- En un estudio de 2010 (disponible) en el que se encuestó a 1.646 conductores/as, para la prevención de los accidentes **casí el 60% aboga por la formación en las autoescuelas**, frente al 36% que considera más importante las carreteras y el 16% aumentar el control policial. A su vez, **el 85.2% de los conductores españoles dice que es en las autoescuelas donde más seguridad vial ha aprendido para evitar los accidentes;** seguido muy de lejos por las campañas (48%); los medios de comunicación (con un 35.%); y los colegios con un 12%. Finalmente un dato especialmente relevante: **el 83% de los conductores/as españolas consideran que habría muchos más accidentes de tráfico si no existieran las autoescuelas.**

4.- En otra investigación sociológica (disponible) realizada en 2017, con una muestra de 1.395 alumnos/as aspirantes a un permiso de conducir, **a las autoescuelas se les da una valoración de 8.5 sobre 10 y a los profesores en concreto, 9.20.** A su vez, **el 84% de los aspirante a un permiso (B) consideran que es imprescindible (aunque no obligatorio) asistir a las clases en una autoescuela.**

5.- Por poner un ejemplo más de la relevancia social que se da a las autoescuelas en la prevención de los accidentes, en otro estudio sociológico del año 2018, (disponible), con una muestra de 1.206 personas con permiso de conducir, **el 78% considera que si se tuviera más formación en seguridad vial en las autoescuelas habría menos accidentes viales.**

**EN BASE A LO ANTERIOR SE PIDE:** que se retire o no se apruebe la enmienda: **“Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, sin que pueda exigirse más de un establecimiento físico o local...”**, por sus demoledores efectos sobre la seguridad vial y el sector de las autoescuelas.

**En resumen,** se han dado a lo largo de las páginas anteriores, razones, argumentos y datos que justifican la conveniencia de introducir en la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la **formación obligatoria** para obtener un permiso de conducir, la necesidad de que exista **enseñanza presencial** para determinadas dimensiones de la formación de los aspirantes a un permiso de conducir, y el grave peligro que existe de **desaparición de un elevado número de autoescuelas**, tal como está redactado el Apartado 1 del Artículo 62 del mencionado Proyecto de Ley.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**European Commission. TRL, SWOV, BAST, Loughborough University, Monash University (2017):** *Study on driver training, testing and medical fitness.* Brussels.

**Elvik, R. and Vaa, T. (2004):** *The Handbook of Road Safety Measures* (1st Edition), Amsterdam. Elsevier Science Ltd. Traducción de Jesús Monclús.

**Evans, L. (2014):** *Traffic Safety.* Michigan. Ed. Science Serving Society.

**European Directive 2006/126/EC** of the European Parliament.

**INTRAS (2020):** *El permiso de conducir en Europa: formación y examen.* Madrid. AUCO.

**INTRAS (2021):** *El futuro de la formación de los conductores ¿Presencial u online?* Disponible en: [https://www.uv.es/intrastodos/Publicaciones/210708\\_formation\\_online\\_y\\_presencial.pdf](https://www.uv.es/intrastodos/Publicaciones/210708_formation_online_y_presencial.pdf)

**Montoro, L. et al. (2017):** *Programa de intervención, sensibilización y reeducación (permiso por puntos).* Manual del alumno. Madrid. Dirección General de Tráfico.

**ONSV. Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020):** *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030.* Madrid. Dirección General de Tráfico.

**Revista Seguridad Vial (2019).** *Así se obtiene el carné en Europa.* Dirección General de Tráfico.

## QUIÉNES SOMOS

La Asociación Nacional de Autoescuelas (**ANAES**) surge con el objetivo de unir los intereses de todos los empresarios del sector de las escuelas particulares de conductores. Cuenta con representación en toda España con más de 1.500 autoescuelas y centros de formación asociados.

Entre nuestros **objetivos fundamentales** destacan los siguientes:

- Representar, promocionar, gestionar y defender los intereses profesionales de los centros de formación en seguridad vial para la obtención del permiso de conducir ante la Administración, ya sea nacional o autonómica y ante la sociedad.
- Defender la formación presencial e la enseñanza de la conducción, como el medio más efectivo para que el conductor interiorice completamente los conocimientos aprendidos en su centro formativo de referencia.
- Velar por el prestigio de la profesión y de aquellos que la ejercen, incidiendo en la potenciación de la formación de calidad y el reciclaje de conocimientos.
- Ofrecer formación de calidad a los trabajadores del sector.
- Contribuir a la mejora de la seguridad vial a través de la correcta formación de los conductores, convirtiéndose en un referente en el ámbito de la formación y la cualificación viales.
- Servir de auxilio y referente para los órganos estatales y sindicales a través de la elaboración de informes, dictámenes y consultas técnicas relacionadas con las materias propias derivadas del ejercicio de su actividad profesional.
- Promover, negociar y gestionar servicios asistenciales, comerciales y técnicos de alto interés para las autoescuelas con ofertas interesantes para ellas.

### **Contacto:**

#### **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)**

C/ La Fragua 1. Portal 4  
Planta 1ªA – Local 4104  
28933 Móstoles (Madrid)

Teléfono: 910054388  
E-mail: [info@anaesautoescuelas.es](mailto:info@anaesautoescuelas.es)  
[www.anaesautoescuelas.es](http://www.anaesautoescuelas.es)