



CONCLUSIONES DE LAS 2<sup>as</sup> JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

¿FORMACIÓN O EDUCACIÓN VIAL?

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Luis Montoro

Antonio Sanfeliu

José Eugenio Medina

Beatriz Alamar

Cesáreo Fernández

© 2003 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2003 los autores-compiladores: Francisco Alonso,  
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Luis Montoro,  
Antonio Sanfeliu, José Eugenio Medina, Beatriz Alamar  
Cesáreo Fernández.

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de  
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: Diciembre 2003

ISBN: 84-933278-6-7

Depósito Legal:

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de  
este cuaderno, ni su tratamiento por cualquier forma  
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la  
protección del medio ambiente y la promoción  
de la educación vial.

# ÍNDICE



[ 1 ]	<b>Introducción</b>	<b>7</b>
[ 1.1 ]	De nuevo al punto de partida	8
[ 1.2 ]	Y ¿qué decir de la educación y la formación vial?	8
[ 1.3 ]	El segundo paso de un largo camino iniciado	11
[ 1.4 ]	Las segundas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Formación o educación vial?	12
[ 2 ]	<b>Resultados del <i>focus-group</i> "Educación vial"</b>	<b>17</b>
[ 2.1 ]	Dos premisas de partida	18
[ 2.2 ]	Puntos de debate y elaboración de propuestas	18
[ 2.3 ]	Los parques de tráfico: nexo entre aula-calle	22
[ 2.4 ]	Relación educación-formación vial	23
[ 2.5 ]	Decálogo de la educación vial	23
[ 3 ]	<b>Resultados del <i>focus-group</i> "Formación vial"</b>	<b>25</b>
[ 3.1 ]	Planteamiento Inicial	26
3.1.1	Necesidad de cambio o adaptación	26
3.1.2	Cambios desde el punto de partida	27
[ 3.2 ]	Objetivos	27
[ 3.3 ]	Aspectos generales que dificultan la eficacia	28
[ 3.4 ]	Apuntes inherentes a la formación que dificultan la eficacia	28
[ 3.5 ]	Aspectos susceptibles de cambio	29
[ 3.6 ]	Conclusiones	31
[ 4 ]	<b>Resultados del <i>focus-group</i> "El tratamiento de la formación y la educación vial en la comunicación social"</b>	<b>35</b>
[ 4.1 ]	Educación y seguridad vial: un proceso mediatizado que empieza en el jardín de infancia y dura toda la vida	36
[ 4.2 ]	Seguridad vial: resultado de una convergencia	37
[ 4.3 ]	La delegación de la responsabilidad	37
[ 4.4 ]	Influencia de factores culturales y psicosociales	38
[ 4.5 ]	Medios de comunicación y publicidad	38
[ 4.6 ]	Conclusiones	39



# INTRODUCCIÓN



## 1.1 De nuevo al punto de partida

Es un hecho indiscutible que los accidentes de tráfico constituyen un problema social de gran importancia y repercusión, si atendemos al número de muertos y lesionados que se derivan de ellos en todo el mundo, y de forma especial en nuestro país. Repercusión asociada a un alto coste económico, y lo que es peor, de infinito sufrimiento humano.

*«Me quedé mirando mientras se lo llevaban  
Y pensé en una novia o una joven esposa  
Y un reservista llamando a una puerta a  
medianoche  
Para decir "Tu chico ha muerto en un accidente  
en la autopista"»  
(Wreck on the highway, The River,  
Bruce Springsteen)*

Por todo ello, tenemos la obligación ética de abordar esta problemática. Obligación que pasa por profundizar en el conocimiento del problema y en el desarrollo de intervenciones que reduzcan la incidencia de la misma.

Ambas cuestiones, tan íntimamente relacionadas, no son posibles, sin potenciar la

investigación científica en este área. Lo que sí podemos afirmar hoy, porque lo sabemos con toda certeza, es que el "factor humano" es el principal responsable de los accidentes de tráfico, tal y como demuestran los datos objetivos provenientes de las denominadas macro-investigaciones o investigaciones en profundidad de las causas de los accidentes (*Indiana Try-level, NHTSA, Reagir, etc.*).

También todos los estudios internacionales afirman que de todas las estrategias que existen para intervenir sobre esta problemática, son las preventivas las que muestran mayor eficacia y rentabilidad económica y social, ya que tratan de incidir en que el accidente no se produzca.

De entre las diferentes estrategias preventivas, destaca con un valor diferencial la formación y la educación vial, ya que además de que van dirigidas a intervenir sobre el "factor humano", intervienen sobre los aspectos fundamentales que determinan el comportamiento.

## 1.2 Y, ¿qué decir de la educación y la formación vial?

*«Diario de un peatón, es la verdad  
No supe conducir ni conducirme»  
(Diario de un Peatón, Joaquín Sabina)*

Si hablamos de educación y formación vial, no somos los primeros que lo hacemos. Antes de que cualquiera de nosotros pensáramos en ello ya hubo otros que lo hicieron.

No en vano, la práctica de estas dos estrategias, utilizadas para mitigar los accidentes de tráfico, es tan antigua casi como la propia existencia del tráfico.

Sin embargo, el hecho de que exista una tradición y experiencia en su práctica, no quiere decir que sus formas de aplicación

hayan llegado a culminar el cumplimiento de los objetivos aludidos para las que fueron desarrolladas. Si así hubiera sido, no tendría sentido seguir trabajando y profundizando en esta línea.

Por ello, si nosotros tuviéramos que calificar la educación y la formación vial, en lo que se refiere a nuestro país, en términos docentes, lo haríamos como una "asignatura pendiente".

Y hemos utilizado esta metáfora, no de forma arbitraria, sino por lo que de ella se deriva. Así, podemos afirmar que es una asignatura existente, que todavía no hemos aprobado, pero que tenemos que superar si queremos conseguir nuestros objetivos de lograr reducir significativamente la accidentalidad viaria.

Y si analizamos por qué no alcanza sus objetivos, nos damos cuenta de que existen muchas características, que podemos observar en la realidad de su práctica, que indefectiblemente tienen que conducirle al fracaso. De entre estas características podríamos destacar en el caso de la educación vial su baja aplicación en el marco de los colegios, su casi nula aplicación en el resto de etapas no correspondientes con las edades de escolarización, su orientación metodológica en ocasiones equivocada y en ocasiones inexistente, su fundamentación, de la cual podemos predicar exactamente lo mismo, etc.

Del caso de la formación vial podríamos predicar casi exactamente lo mismo en lo que se refiere a la orientación metodológica y su fundamentación.

En efecto, si analizamos muchas de las intervenciones que se realizan en nuestro país sobre educación y formación vial, éstas carecen de la suficiente fundamentación científica, cuando no de una evaluación seria sobre su eficacia (más que en otros países

donde también se produce tanto la falta de fundamentación científica como la ausencia de evaluaciones).

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

Pero ¿cuáles son las razones de esta realidad? Desde nuestro punto de vista, fundamentalmente dos. Por una parte, la falta de una investigación científica fuerte y sólida en el ámbito de estudio del Tráfico y de la Seguridad Vial, y en especial de la educación y la formación vial. Y por otra parte, algo que está a la base de lo anteriormente mencionado, la escasez de recursos destinados a la implementación y evaluación de programas. Todo ello no es más que el reflejo de la falta de concienciación suficiente y preocupación de los poderes públicos hacia esta problemática. Sin embargo, nos resistimos a pensar que esa falta de interés sea compartida por el resto de la población española.

El problema radica en que, cuando se formulan críticas a un sistema (constructivas, se entiende) o se propone la necesidad de modificarlo, se generan inmediatamente reacciones por parte de aquellos que tienen una responsabilidad clara en este área, que se sienten especialmente molestos.

Quizás esta reacción está motivada por el hecho de que piensen que la mejor forma de controlar el sistema es que éste no se modifique, acallando las críticas que puedan surgir en torno a él. Pero la realidad es que dichas personas y colectivos hacen un flaco favor a un sistema ya de por sí denostado. Porque, ¿es en sí mala una crítica? La respuesta debe ser rotunda, no. ¿Está a la base de nuestras críticas la motivación de realizar

daño a alguna persona o institución? La respuesta es clara, no.

De hecho, consideramos que este pensamiento crítico debe extenderse hacia todas las acciones, también las desarrolladas por nosotros mismos. Aunque lo cierto es que la ventaja que tenemos los investigadores es que entre nuestras tareas está la de detectar las deficiencias, generar los marcos adecuados y engendrar nuevos desarrollos que mejoren los del pasado. Así, podemos afirmar que nuestra visión de la educación y de la formación vial es ligera pero imprescindiblemente diferente de la que nos encontramos en la realidad.

Y ¿cuáles serían los cambios que deberíamos hacer en la práctica de la educación y la formación vial? Como punto de partida apuntaríamos:

- Un incremento de la inversión en investigación.
- Aumento de la destinación de recursos a la implementación de programas.
- Optimización de la eficacia de las intervenciones.
- Establecimiento de la necesidad de evaluar las acciones que se pongan en marcha.

En definitiva, en primer lugar, acabar con la falta de recursos y, en segundo lugar, romper el divorcio de la investigación y la práctica.

Además, ¿por qué no vamos a querer crecer?, ¿por qué no vamos a querer cambiar? ¡Pero si la realidad es cambiante, si la propia realidad del tráfico es cambiante!

Hasta el momento hemos unido dos estrategias como son la educación y la formación vial. Esto lo hemos hecho con toda intencionalidad, tratando de transmitir una realidad global de la que son partícipes las dos. Pero debemos llamar la atención que en nuestro planteamiento no hemos querido en absoluto incumplir un

presupuesto fundamental (que en este caso no tenía tanta importancia, pero que en la práctica diaria sí que lo tiene).

La educación y la formación vial no son lo mismo. No es la pretensión de este capítulo introductorio definir y describir las características de cada una de estas estrategias, en consecuencia, abordar sus diferencias. Este objetivo lo abordaremos más adelante. Pero en este momento si quisiéramos llamar la atención sobre el hecho de que precisamente en esa confusión radican muchos de los problemas que encontramos en la práctica en nuestro país (que no ocurre del mismo modo, ni en el mismo grado en el resto de países de nuestro entorno).

El problema, como ya analizaremos con mayor detenimiento, es que en la formación hay una ausencia de educación vial y la educación vial es en demasiadas ocasiones una réplica absurda y temporalmente inadaptada de la formación vial.

También el problema deriva de la creencia y práctica de que la educación y la formación vial deben localizarse temporalmente en momentos puntuales de la existencia. Y llegado este punto, debemos confesar que habremos alcanzado el objetivo de este epígrafe, si hemos conseguido generar polémica, por cuanto pensamos que ésta es buena cuando sirve de revulsivo impulsor de un debate en la dirección de un cambio que permita una mejora de ambos sistemas. Hay que mejorar, pues, incrementando la presencia de la educación y la formación vial. Y ello a través del apoyo de los programas existentes y de la mejora de la eficacia de los mismos para que contribuyan a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el ámbito del tráfico, y permitan de una vez por todas acabar con esa lacra social que significan los accidentes de tráfico.

### 1.3 El segundo paso de un largo camino iniciado

*«Las oportunidades están habitualmente disfrazadas como un duro trabajo, por lo cual la mayoría de la gente no las reconoce»*

*(Ann Landers)*

Es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando. La relación del INTRAS y del programa social Attitudes de Audi, que comenzó el año pasado, tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación/intervención con el propósito de reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada porque era una problemática que preocupaba tanto a los expertos como al conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por diversos motivos: hay que potenciar la educación y la formación vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma. Pero además, la educación y la formación vial no solamente deben ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros factores relacionados con la accidentalidad vial. Y como el empeño ha sido siempre buscar la utilidad social de cada uno de los pasos que damos, sin quererlo, ese primer paso había marcado la dirección del segundo, que no es otro que el de abordar la temática de la educación y la formación vial. Y

para este "segundo empeño" hemos querido replicar el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron el año anterior.

El eje central de dicho modelo es comenzar por aumentar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. Partimos de nuevo de la creencia demostrada tantas veces por la ciencia que es la investigación la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas, de las herramientas eficaces que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito. Y siguiendo aquella estructura, no es arbitrario que la primera actuación haya sido la realización de un estudio documental, donde en este caso nos hemos aproximado a los modelos y la práctica de la educación y la formación vial que se está desarrollando en otros países, haciendo especial hincapié en nuestro entorno más próximo, el europeo. Dicho estudio comparte protagonismo con otro iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, por la propia realidad. Una premisa de la que partir: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro

trabajo con un análisis de lo que opina la población española.

En último término y como actividad complementaria, se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión, "2<sup>as</sup> Jornadas de Reflexión Attitudes. ¿Formación o educación vial?" a través de unos *focus-group* (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y

campos de actuación que confluyen en esta problemática. Con estas Jornadas seguimos pretendiendo impulsar la actividad de investigación-intervención, que desarropado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

## 1.4 Las segundas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Formación o educación vial?

Pero ¿por qué unas Jornadas de Reflexión?, ¿qué objetivos perseguimos con estas segundas jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener? Y a todo esto, ¿por qué con *focus-group*?...

En primer lugar, contamos con la experiencia de las primeras jornadas celebradas durante el mes de octubre del pasado año.

De este modo, cuando nos planteamos conjuntamente Attitudes e INTRAS la posibilidad de realizar unas segundas jornadas no perdimos de vista dos cuestiones fundamentales:

Por una parte, éramos y somos conocedores de que existen numerosas jornadas y congresos relativos a cuestiones relacionadas con la Seguridad Vial en nuestro país, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor.

Por otra parte, éramos y somos igualmente conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, éstos no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

Por tanto, nuestro planteamiento, teniendo en cuenta la ventaja de haber comenzado posteriormente, de poseer la enriquecedora

experiencia del pasado año y de contar con un equipo humano y recursos económicos amplios, tiene el deber de mejorar el planteamiento novedoso que defiende, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas que tienen los congresos de carácter tradicional, siempre con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

En este sentido, construimos y desarrollamos unas jornadas que cubrieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implantación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial.
- Que sirvieran como foro de expresión para científicos y profesionales y, por qué no decirlo, de distintas sensibilidades, con un tono constructivo, plural e integrador.
- Que tuvieran un componente de difusión tanto al público científico y profesional, como a la población en general a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Que partieran de una rigurosidad científica en su planteamiento, siendo ésta la única imposición que centrara las intervenciones de todos los participantes.

Respondiendo a estos objetivos y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas segundas jornadas por el espíritu al que respondían era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que estas Jornadas de Reflexión tuvieran las siguientes características:

- El tema a tratar sería el de la formación y la educación vial. Se trata de un tema de enorme importancia por las implicaciones que se derivan de su estudio.
- Que se desarrollaran mediante la organización de varios *focus-group* (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta temática.
- Que dichos *focus-group* contaran con personas relevantes de nuestro país.
- Que tuvieran unos documentos que centraran la discusión (mediante la aportación a los miembros de los *focus-group* de dos investigaciones originales, una de carácter documental y otra de carácter poblacional).
- Que hubiera una conferencia magistral de un prestigioso investigador en la temática propuesta (la formación y educación vial) como fue el caso del Dr. Esko Keskinen, miembro de *The Traffic Research Group* y director adjunto y profesor del Departamento de Psicología de la Universidad de Turku (Finlandia).
- Que se dividiera en dos días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. El primero de ellos para el desarrollo de los *focus-group*, donde se

producirían los debates entre los expertos y el segundo de ellos para servir de plataforma de divulgación de los resultados de los estudios, de la conferencia magistral y de los resultados de los distintos *focus-group*.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de *focus-group* permite romper esa dinámica que ocurre en demasiadas ocasiones en el marco de los congresos, donde muchos expertos se limitan a exponer sus ideas sin apenas interacción con el resto de ponentes.

Además, la no existencia de público directo permite un gran grado de libertad en la exposición de las ideas que cada uno de los miembros quiere transmitir.

Y teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente se desarrollaron estas segundas Jornadas de Reflexión sobre formación y educación vial, que se llevaron a cabo los días 23 y 24 de octubre de 2003.

Para la configuración y composición de los *focus-group* partimos de una división teórica (y por lo tanto artificial, aunque de gran utilidad) que permitiera una mejor inclusión de profesionales, así como de ámbitos de aplicación. De este modo, se desarrollaron tres *focus-group* con los siguientes títulos:

- "Educación vial"
- "Formación vial"
- "El tratamiento de la formación y la educación vial en la comunicación social"

Y esto que tienen entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las más que referidas jornadas. A través de los próximos capítulos encontrarán, en correspondencia con los *focus-group* mencionados, tanto los intervinientes en los

mismos como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron cada uno de ellos.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con la celebración de las mismas, sea determinante para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

Pero sobre todo que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y

científicos que tuvieron la amabilidad de participar desinteresadamente en los mencionados *focus-group*. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes nos enrolamos en este barco.

En última instancia, nuestro objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención en un tema de suma importancia: la formación y educación vial.







## 2. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP* "EDUCACIÓN VIAL"

### INTERVINIENTES:

- Juan Jesús Martín, Jefe del Área de Educación y Divulgación de la Dirección General de Tráfico.
- Evelio Hoyos, Iniciativas de educación vial. Parque Infantil de Tráfico del Circuito Ricardo Tormo de Cheste.
- Lorenzo Navarro Pérez, Dirección Territorial de Cultura y Educación. Inspector de Educación. Profesor de Psicopedagogía. Miembro del Comité Europeo de Educación.
- Ángel Egido, Charge des Relations Internationales. Université Catholique de l'Ouest de Angers (Francia). Miembro del Institut de Psychologie et Sociologie Appliquées.
- José Eugenio Medina Sarmiento, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación de Monitores y Expertos de Educación Vial.
- Beatriz Alamar Rocati, Técnico Superior de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Mar Cogollos, Presidenta de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME).

### MODERADORA:

- Constanza Calatayud Miñana, Profesora Titular de la UVEG. Investigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

## 2.1 Dos premisas de partida

Dos son las premisas básicas de las que es necesario partir para abordar el tema de la educación vial:

- El conocimiento y la aceptación serena y equilibrada de la realidad de la educación vial en nuestro país.
- La consideración de la educación vial como "Toda acción educativa permanente que favorece el desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos de conducta, valores y actitudes que mejoran el comportamiento del peatón, viajero o conductor con el fin último de reducir la tasa de accidentalidad".

Asimismo, no debemos perder de vista las opiniones, percepciones y actitudes que la muestra española ha manifestado respecto de la educación vial. Concretamente:

1. La consideración de la utilidad de la educación vial en cuanto a su aspecto más esencial, contribuir a generar comportamientos más seguros.
2. La consideración de que la falta de educación y formación vial en el tráfico es cada día más acusada.

3. La consideración de un elevado recuerdo de los conocimientos adquiridos en materia de educación vial.
4. La consideración de que la educación vial que han recibido les ha enseñado a actuar de forma más prudente.
5. La consideración de la educación vial como una materia importante que deben aprender sus hijos o menores a su cargo.
6. La elevada valoración sobre la efectividad de diferentes medidas en materia de educación vial para reducir la accidentalidad.
7. La necesidad de que, en el futuro, la educación vial se incremente.
8. La consideración de una elevada implicación como padres o tutores en la enseñanza de la educación vial.
9. La necesidad de la implicación de los expertos en la educación vial.
10. La necesidad de la contribución de la "Policía" a la educación vial.

## 2.2 Puntos de debate y elaboración de propuestas

De este modo, partiendo de las premisas y resultados obtenidos en los estudios precedentes y que acabamos de mencionar, comienzan a plantearse una serie de puntos a debate, reflexión y discusión a partir de los cuales se planteará la posterior elaboración de propuestas concretas de intervención.

En primer lugar, y teniendo en cuenta el estudio documental, se evidencia que, en términos generales, la educación vial en nuestro país no difiere mucho de la existente en otros países miembros de la Unión Europea; aunque no debemos perder de vista que en algunos de estos países existen

enfoques, estrategias, intervenciones y aplicaciones en materia de educación vial que debemos considerar como posibles medidas susceptibles de aplicación, siempre llevando a cabo los ajustes necesarios acordes con las características específicas de nuestro contexto.

Asimismo, el grupo propone que la educación vial debe ser tratada y considerada como asignatura independiente en el currículo escolar de la Educación Primaria. Actualmente en nuestro país la educación vial en esta etapa escolar tiene el carácter de asignatura obligatoria y transversal, lo que implica que carece de: unas horas prefijadas y establecidas en el calendario escolar, unos contenidos específicos previamente establecidos, recursos específicos, etc. En definitiva, esta propuesta pretende que la educación vial sea tratada de la misma forma que otros temas considerados importantes en el currículo escolar. Además, el grupo insiste, de forma unánime, en que la aplicación actual de la transversalidad está muy alejada del planteamiento y objetivo de la misma en sus orígenes. En este mismo sentido, se menciona que la educación vial en nuestro país está siendo tratada en la actualidad como una asignatura de "segunda división", a pesar de que, paradójicamente, se trata de una educación para la vida, y por tanto digna de ser catalogada como de "primera división". Así, se menciona el caso de otros países en los que la educación vial recibe el nombre de "Ciencia de la Seguridad Vial", lo que evidentemente le confiere una imagen y un carácter más científico. Por todo ello, el grupo propone la necesidad de que exista una planificación y programación concreta en el proyecto educativo. Se propone, además, la inclusión de la educación vial en todos los itinerarios curriculares de la Educación Secundaria.

Por otro lado, se considera que la educación vial debe tener un carácter integrado, es decir, debe ser una asignatura que trate los factores de riesgo de la población concreta objeto de intervención. Así, una de las propuestas es que dicha asignatura incluya contenidos relacionados con los embarazos no deseados, con el consumo de drogas y con la educación vial, entre otros.

Del mismo modo, la educación vial debe estar ajustada a las necesidades específicas, esto es, debe tratar de forma pormenorizada los diferentes grupos de edad (niños, jóvenes, adultos, ancianos), los diversos niveles educativos (pre-escolar, primaria, secundaria...), las características psicológicas de la población concreta objeto de la intervención, las variables socioeconómicas, ambientales, y teniendo en cuenta, además, las diferencias étnicas y culturales que actualmente constituyen un fenómeno social en nuestro país. Se trata, en definitiva, de buscar soluciones concretas a problemas específicos. Teniendo en cuenta todos estos factores, el grupo resalta de forma especial la necesidad de intervenir con los grupos de jóvenes.

En cuanto a los materiales, el grupo plantea la existencia de gran cantidad, gran desconocimiento de los mismos, dificultad de difusión y escasa disponibilidad de los mismos, aunque se recuerda que la educación vial es la única transversal que tiene materiales específicos desarrollados. A pesar de ello, se propone la necesidad de llevar a cabo una revisión de los contenidos de los mismos, siempre pretendiendo lograr una mayor relación entre individuo-naturaleza-sociedad. Algunas de las propuestas que además tratan de incrementar el atractivo de la educación vial plantean la inclusión de los siguientes temas: física vial, química vial,

higiene vial, factores de riesgo, comportamiento vial, consecuencias, evitabilidad en lugar de culpabilidad, etc, temas siempre ajustados a los diferentes niveles de los grupos de edad.

Por lo que respecta a la metodología, el grupo insiste en la necesidad de una revisión y replanteamiento de los métodos utilizados para implementar de forma adecuada y eficaz la educación vial. En este sentido, tal y como se desprende de las opiniones de la muestra estudiada, la mera recepción de la información parece ser poco efectiva, por lo que se propone:

- a) La necesidad de centrarse en las consecuencias (tanto para uno mismo como para los demás) derivadas de las conductas imprudentes, pretendiendo siempre generar actitudes positivas y no sólo el mero cumplimiento de la norma.
- b) Llevar a cabo actividades concretas y específicamente diseñadas para poner en práctica habilidades, comportamientos y actitudes, con el objetivo de superar un planteamiento fundamentalmente teórico de los contenidos. Estas actividades deben desarrollarse en un principio en situaciones controladas para más tarde, una vez se evidencie la existencia de la interiorización correcta del comportamiento adecuado, llevar a cabo actividades desarrolladas en situaciones reales de tráfico. Un ejemplo de este tipo de actividades es la elaboración de las denominadas "rutas seguras", las iniciativas de los "lolipops" con la implicación de diversos agentes en distintos países.
- c) Implicación de diversos agentes, buscando la convergencia entre todos ellos. Se insiste en la necesidad de la participación e implicación de:

## **Padres**

Constituyen el elemento clave y esencial a lo largo de todo el proceso educativo. De hecho, en el estudio poblacional han sido los mejor valorados como agentes contribuyentes a la formación y educación vial. Por tanto, la figura de los padres es fundamental como modeladores básicos de las conductas seguras (y también de las inseguras), aunque el grupo resalta, como un problema frecuente, las incongruencias y conflictos entre lo que hacen y lo que dicen que se debe hacer, entre el comportamiento y los mensajes educativos. Sin embargo, el hecho de que la muestra estudiada afirma que les falta información y conocimientos para enseñar educación vial a sus hijos o los menores a su cargo, pone de manifiesto la necesidad de llevar a cabo intervenciones que suplan estas carencias. En este sentido, se alude a las iniciativas llevadas a cabo en algunos países donde a los padres de niños pre-escolares se les informa, enseña y conciencia sobre aspectos importantes de la educación vial, tales como:

- Información relacionada con dispositivos de prevención / protección infantiles.
- Estrategias y claves concretas de actuación para educar vialmente a los niños.
- Insistencia en la conducta de caminar como elemento esencial para el aprendizaje de la seguridad vial.
- Información respecto a las capacidades, habilidades y limitaciones de los niños de estas edades, así como información relacionada con las edades adecuadas para la realización de diferentes conductas peatonales.
- Actividades que pueden llevar a cabo con sus hijos (por ejemplo entrenamiento de la ruta segura y adecuada "casa-colegio").

### **Otros familiares**

Como abuelos en la educación vial de los niños.

### **Profesorado**

Es fundamental que este personal esté dotado de la formación adecuada en materia de educación vial. Así, deben poseer conocimientos relacionados con:

1. Limitaciones y características psicofisiológicas (siempre relacionadas con la educación vial) de los diferentes grupos de edad.
2. Factores de riesgo: conocimiento de los factores de riesgo y de los grupos más susceptibles.

### **Policía**

El papel que este colectivo juega es fundamental en su contribución a la educación vial, sobre todo en determinados grupos de edad, ya que constituyen roles o modelos con gran poder persuasivo.

### **Personal sanitario**

Como expertos sobre los que se deposita gran credibilidad y confianza, aspectos fundamentales para lograr una intervención eficaz.

### **Psicólogos**

Como expertos en la comprensión y conocimiento de factores que influyen y determinan conductas, actitudes, valores, etc.

### **Expertos en seguridad vial**

Procedentes de diversas instituciones y centros de investigación. En este sentido, es necesario recordar que sobre este aspecto la muestra estudiada ha manifestado una escasa contribución de estos agentes a su formación y educación vial.

### **Profesores de autoescuela**

Es fundamental que tengamos en cuenta que, según se desprende del estudio poblacional, son junto con los padres, los mejor valorados por su contribución a la formación y educación vial.

### **Personas afectadas por un accidente de tráfico**

Cuyo testimonio e implicación personal y real consigue activar las emociones facilitadoras del proceso de cambio de actitudes.

### **Otros agentes**

Es fundamental una contribución coordinada y sin rivalidades entre entidades, como: la Administración, políticos, diferentes instituciones y asociaciones (de ciclistas, ADISEV, AESLEME, ASPAYM, etc.), fabricantes de vehículos (como la iniciativa Attitudes), entre otras. En este sentido, es necesario destacar que la participación de agentes educadores diferentes a los profesores y padres facilita la recepción de los contenidos de los mensajes sobre seguridad vial, lo que evidentemente se traduce en una mayor implicación, generando una actitud más positiva frente a este tema. Así, en países como Suecia la NTF está integrada por más de 70 asociaciones que se encargan de la educación vial desde pre-escolar hasta la enseñanza superior.

- d) Constancia y persistencia de las intervenciones. El grupo insiste en la necesidad de realizar intervenciones repetidas y frecuentes como requisito para conseguir los objetivos propuestos.
- e) Consistencia y homogeneidad entre los mensajes, es decir, conseguir que las informaciones procedentes de diferentes fuentes en torno a cualquier aspecto de la

educación vial vayan siempre en la misma dirección, evitando de este modo cualquier ambigüedad o inconsistencia entre ellas.

Un aspecto que merece especial atención es la motivación de los usuarios de la educación vial. En este sentido, en el grupo se destaca:

- La escasa motivación de los alumnos, debido al "divorcio" actual existente entre los contenidos formales del currículo y los intereses personales. Para solucionar la enorme distancia entre estos dos aspectos, el grupo plantea:
  - La formulación de contenidos más atractivos (en la línea de lo anteriormente mencionado).
  - El desarrollo de estrategias y aplicaciones más atractivas (por ejemplo, vincular la educación vial a la enseñanza anticipada de la conducción, propuesta que entra completamente en vigor en 2004 en Francia).

– La utilización de la elevada motivación que tienen los jóvenes para conducir como elemento favorecedor de la educación vial.

– Fomentar el conocimiento de los diferentes vehículos de motor en diferentes contextos (por ejemplo en un taller).

- Escasa motivación del profesorado, debido al fracaso del sistema actual y a la necesidad, reconocida ampliamente por este colectivo, de una formación específica en materia de educación vial.

En este sentido, el grupo propone llevar a cabo diversas iniciativas que traten de aumentar la motivación de todos los agentes implicados en el proceso educativo. Así, por ejemplo, se menciona la iniciativa "Red de ciudades seguras" en la que se trata de incrementar la implicación de los municipios en la educación vial de sus ciudadanos.

### 2.3 Los parques de tráfico: nexos entre aula-calle

Como un nexo o punto clave de conexión entre el aula y la calle, en el grupo se resalta la importancia que tienen los parques infantiles de tráfico. En ellos se llevan a cabo acciones complementarias y continuas, de carácter fundamentalmente lúdico-práctico, que permiten ser evaluadas a lo largo de todo el proceso escolar.

Desde el seno del grupo se ha hecho alusión a la larga tradición que los Parques Infantiles de Tráfico tienen en nuestro país, pero también a la escasa utilización y rentabilización de los mismos. En este contexto se resalta la actividad de algunos Parques, concretamente el Parque Infantil de Tráfico de la Escuela

Attitudes y el Parque Infantil de Tráfico situado en las instalaciones del Circuito de la Comunidad Valenciana Ricardo Tormo. En estos Parques se llevan a cabo diferentes actividades, entre las que podemos citar a modo de ejemplo:

- Simulación de situaciones reales y semi-reales en contextos controlados y sin riesgo.
- Aplicación de un programa educativo ajustado a los diferentes grupos de edad.
- Dotación de materiales, tanto para los alumnos como para padres y profesores.
- Aprendizaje de los primeros auxilios con prácticas en ambulancia y sala de enfermería.

- Visita al circuito real de competición y consejos de pilotos profesionales: se trata de fomentar la motivación de los alumnos.

En definitiva, los Parques Infantiles de Tráfico constituyen acciones complementarias al trabajo desarrollado en los centros escolares e incluyen actividades lúdico-prácticas que tratan de incrementar la motivación de los

participantes. Es necesario resaltar que los sujetos de menor edad de la muestra estudiada en la investigación poblacional han sido quienes han valorado de forma menos positiva este tipo de acciones educativas (visitas a Parques Infantiles de Tráfico), quizás por la escasa y puntual visita a los mismos.

## 2.4 Relación educación-formación vial

Respecto a la relación entre educación y formación vial, el grupo considera que la educación vial debe estar presente y de forma continua a lo largo de todo el ciclo vial. La formación vial debe incluirse en un momento concreto y determinado de este proceso, momento a partir del cual deben convivir con

el objetivo último de generar y fomentar estilos de vida saludables.

Así, y para finalizar, debemos tener presente que la educación vial en ningún caso debe ser una réplica absurda y temporalmente inadaptada de la formación vial.

## 2.5 Decálogo de la educación vial

Para finalizar, el grupo propone un decálogo de lo que debería estar presente en cualquier acción desarrollada sobre la educación vial:

1. Independencia de la educación vial.
2. Integración de la educación vial.
3. Ajuste a las necesidades específicas.
4. Elaboración de contenidos.
5. Revisión de la metodología.
6. Actitud y formación específica del profesorado.
7. Implicación de diversos agentes.
8. Parques Infantiles de Tráfico como elementos de conexión entre situaciones aula y calle.
9. Replanteamiento de la publicidad.
10. Coordinación entre distintas Instituciones.





### 3. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP* "FORMACIÓN VIAL"

#### INTERVINIENTES:

- Fernando Muñoz, Jefe del Área de Formación y Comportamiento del Conductor de la Dirección General de Tráfico.
- José Miguel Báez Calvo, Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CENAE).
- Roberto Durán, Vocal de Psicología del Tráfico y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Santiago Montejo, Responsable de Seguridad, Departamento de Logística de Beyond Petroleum.
- Alfons Perona, Secretario ejecutivo de la Fundación RACC.
- Jesús Chavarría, Investigador del IMT, Instituto Mexicano de Transportes.
- Francisco Toledo Castillo, Profesor Titular de la UVEG, Investigador del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

#### MODERADORA:

- Cristina Esteban Martínez, Profesora Titular de la UVEG. Investigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

### 3.1 Planteamiento inicial

La utilización indistinta de los términos educación y formación vial plantea en ocasiones una confusión que se magnifica cuando tratamos el tema desde otros idiomas, especialmente el inglés.

Sin embargo, educación vial y formación vial no son lo mismo, por ello el planteamiento inicial de este focus-group residió en reconsiderar la definición de ambos procesos, tan independientes y complementarios a la vez.

Fue unánime la consideración de la educación vial como un proceso continuo que se inicia con el nacimiento de la persona y perdura hasta sus últimos días, a medida que va asumiendo diferentes roles en el sistema de tráfico, cualquiera que éste sea.

Sirva de ejemplo cuando desde la maternidad el recién nacido es trasladado al hogar en un vehículo como pasajero, el niño que con sus primeros pasos, y en principio acompañado de sus padres, se convierte en peatón, o el niño que con su primer triciclo y más tarde con su bicicleta será conductor de un vehículo.

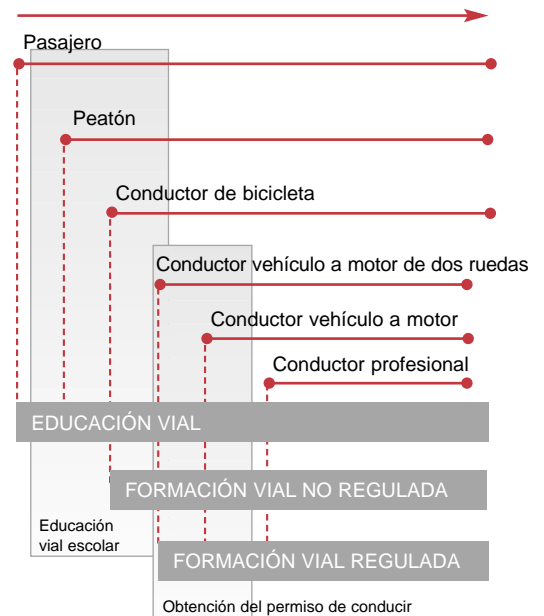
Es decir, desde el momento en que ha de manejar un vehículo, a la educación vial, que le capacita para asumir cualquier rol como usuario del sistema de tráfico, pasajero, peatón o conductor, ha de sumarse la formación vial que le dotará de las habilidades y conocimientos necesarios para el manejo del vehículo y la circulación en el tráfico con éste.

En este sentido, la educación vial (que tenga como objetivo la modulación de comportamientos, actitudes, sensibilización, etc., ante la seguridad en el tráfico, ante la seguridad vial) será necesaria también para ser

un conductor seguro, además de las habilidades y conocimientos necesarios.

Otra distinción interesante sería la existente entre formación vial regulada, frente a la no regulada. Obviamente, la formación regulada se corresponde con la que se imparte como requisito para la obtención obligatoria de un permiso oficial para la conducción de un vehículo.

#### CICLO VITAL - Diferentes usuarios de la vía, educación y formación vial



#### 3.1.1 Necesidad de cambio o adaptación

Una vez consensuado el planteamiento inicial, como justificación de este *focus-group*, quisimos resaltar la necesidad de cambio y adaptación en la formación vial.

Distinguimos, en primer lugar, los motivos base para el cambio, a los que más tarde añadiríamos matices específicos, destacando objetivamente que:

- El objetivo final no se consigue, es decir, la prevención accidentes.
- La orientación metodológica es errónea.
- Existe una ausencia palpable de fundamentos científicos que sustenten el contenido y la forma de las prácticas actuales.
- Escasez de recursos destinados tanto a la investigación como a la práctica.

### 3.1.2. Cambios desde el punto de partida

Una vez establecimos estas necesidades generales de base de cambio y adaptación, derivamos y concretizamos qué áreas entonces serían prioritarias.

Adoptamos una diferenciación entre:

- los cambios que, de alguna forma, dependerían de las decisiones más políticas, como son:
  - La inversión en investigación
  - La inversión en la implementación de programas
  - La evaluación de acciones, y,
- los cambios que, aunque en última instancia en algunos aspectos pueden depender de su aprobación política, sí que tenemos algo que decir los profesionales e investigadores, y esto es respecto a la OPTIMIZACIÓN DE LA EFICACIA DE LA FORMACIÓN VIAL.

Planteamos entonces que de ello iba a tratar nuestro *focus-group*.

## 3.2 Objetivos

Planteado este primer objetivo general del *focus-group*, "debatir cómo se podría optimizar la eficacia de la formación vial", establecimos una serie de objetivos operativos, que fueron:

En primer lugar, revisar la formación vial, tal como se plantea en los diferentes países europeos, americanos y australianos, con el fin de:

- plantear su viabilidad en nuestro país
- plantear sus posibles repercusiones en el ámbito de la seguridad, tanto positivas como negativas

- plantear qué agentes y actores estarían o deberían estar implicados
- plantear los apoyos que serían necesarios para su puesta en marcha.

En segundo lugar, realizar una puesta en común con el *focus-group* de educación vial, que haría lo propio en este ámbito, para tratar el tema principal y que da título a estas jornadas: ¿Formación o educación vial?

### 3.3 Aspectos generales que dificultan la eficacia

Iniciado el debate, comenzamos señalando desde los diferentes ámbitos algunos de los factores que podrían participar en la falta de eficacia de la formación vial y en la consecución de sus objetivos.

- Deficiencia de la educación vial de los conductores profesionales

Desde la conducción profesional se señala la deficiencia de la educación vial de los conductores profesionales convertidos en "volantistas", plenos de habilidades pero también de falsas creencias.

A partir de aquí la formación se reformularía en una "deformación", dada la desconfianza en la educación vial recibida.

- Tolerancia social

En otro orden de cosas, en nuestra sociedad existe tal tolerancia que la legislación y la normativa no evita accidentes. Se toleran las infracciones y se toleran los muertos.

- Evolución inherente a la sociedad: la masificación, el avance tecnológico y la facilidad de acceso a la conducción.

Desde los cambios que "han complicado las cosas" en relación con la formación, se señalan la masificación y el avance tecnológico.

"Hace 30 años la formación era única, conducía a la obtención del permiso, el acceso era más restringido, se tenían más conocimientos mecánicos, y la actitud y el comportamiento eran más positivos".

Ejemplo de ello, el camionero que en lugar de conducir su camión como si se tratase de un deportivo, facilitaba la circulación de otros (señalándoles la viabilidad de los adelantamientos, por ejemplo).

Nos planteamos entonces ¿se dan permisos con demasiada alegría?

- ¿Dónde está la investigación?

Desde el ámbito de los estudiosos y profesionales, también se señaló la ausencia de investigación que ya al principio señalábamos como una hipotética explicación al "fracaso del sistema".

### 3.4 Apuntes inherentes a la formación que dificultan la eficacia

Planteados los aspectos generales, el grupo dispuso una serie de aspectos ya más específicos de la formación vial que podrían contribuir a su falta de eficacia o "ineficacia".

Ya centrados más de lleno en la formación vial, es interesante reproducir aquí ideas que

abrieron muchos puntos del debate antes de concretar posiciones:

Se plantearon aspectos como:

- La formación vial tiene mucha normativa y poca norma, lo que conduce a una falta de credibilidad.

- Es necesario revisar la formación vial, ya que parece ser apta en el desarrollo de habilidades y adecuada en los periodos de formación, pero definitivamente no apta en contenidos.
- El proceso instruccional no garantiza una conducción segura, ésta depende de la persona, pero también se apunta al "tipo de permiso", surgiendo la obligada referencia en este momento a la obtención gradual del permiso, cuestión a la que se volverá necesariamente más tarde.
- Frente a la evolución de los aspectos culturales, científicos, tecnológicos... el sistema formativo sigue siendo el mismo:  
  
"Los mismos profesores de autoescuela que imparten formación vial, en otros contextos

hacen referencia a aspectos que el sistema convencional no permite".

Es decir, en línea con los cambios tecnológicos y de acceso al sistema conducente a la masificación en el tráfico, ya comentados, se estableció como contraposición que el sistema formativo era el mismo.

- ¿Podría empañar una formación comprensiva la cuestión de la inevitabilidad de los accidentes?
  - Por una parte, debemos centrarnos en la inevitabilidad y no en la responsabilidad y la culpabilidad.
  - Por otra, debemos concienciarnos y eliminar "de una vez por todas" la concepción del accidente como algo inevitable.

### 3.5 Aspectos susceptibles de cambio

Ya para concretar posiciones, el grupo se dispuso a establecer fehacientemente qué aspectos referentes a la formación vial para la obtención del permiso de conducir eran susceptibles de cambio.

#### 1. Duración del permiso de conducir:

*"El carné no puede ser una licencia para matar indefinida".*

Respecto a la duración del carné de conducir, se han encontrado claros enfrentamientos europeos, ya que muchos países expiden permisos indefinidos. Lógicamente planteamos la inviabilidad de expedir un carné perpetuo, dados los propios cambios físico-psíquicos que puede sufrir el conductor.

En este sentido se señaló que nuestro modelo incluye la renovación de los permisos a través

de las pruebas llevadas a cabo en los centros de reconocimiento.

#### 2. Expedición de un permiso condicional o provisional durante la fase de aprendizaje

A imagen de las prácticas de los países que han adoptado un sistema gradual para la obtención del permiso de conducir, tanto en el ámbito europeo como en el ámbito supra-europeo, se planteó la imposición o posibilidad de expedir un permiso condicional o provisional durante la fase de aprendizaje. Acción ésta que muy probablemente será implementada en nuestro país, de acuerdo con un debate abierto hace ya muchos años.

Con respecto a las posibles implicaciones de este tipo de permiso condicional, se apuntaron dos específicamente:

a) Implicaciones de un permiso condicional: la conducción acompañada

Desde el supuesto de que un permiso provisional implica la conducción acompañada, se plantearon las siguientes cuestiones, quedando éstas abiertas para el debate y la reflexión.

- ¿Existe en España nivel suficiente entre los conductores para supervisar la conducción de otros?
- En caso de que el supervisor sea el padre, ¿es nuestro modelo de familia eficaz para este menester?
- ¿Son los padres modelos positivos "siempre"?
- ¿No podría el acompañante o supervisor suponer una mala influencia?
- Dado que la conducción acompañada supone una disminución de la edad de obtención del permiso, con las ventajas y/o inconvenientes que ello supone: ¿existe al respecto una demanda social en nuestro país? Al adelantar la edad de comienzo en la conducción, evitamos la conducción sin licencia a esta edad. Pero, ¿cuántos jóvenes conducen sin licencia?

Desde la representación de la DGT se apuntó cómo, a partir de las Modificaciones al Reglamento del Conductor, se puede solicitar una licencia de prácticas a los 17 años, con la cual se puede conducir con un acompañante. Sin embargo, curiosamente nadie ha solicitado este tipo de licencia hasta el momento. Se señaló al respecto como posible causa el que la densidad de tráfico atemoriza esta práctica.

b) Implicaciones de un permiso condicional: la restricción de privilegios de circulación

Desde la representación de la DGT se apuntó cómo en España, a semejanza de otros países, ya se puso en marcha la práctica de imponer determinadas restricciones en los privilegios de conducción, en los momentos inmediatos a la obtención, pero no determinaron ningún efecto, reduciéndose éstas actualmente a la limitación de velocidad y la obligación de mostrar una placa vehicular (la L).

En cualquier caso, en el supuesto de expedir un permiso condicional o provisional, éste debería suponer el acatamiento de determinadas condiciones, destacándose al respecto el "handicap de la edad" para la imposición de restricciones.

### 3. Modificación del examen de conducir

El alumno prepara su examen, es decir, aprende en función de cómo va a ser evaluado. Por tanto, se apuntó que una forma de cambiar la formación es cambiar su evaluación. De aquí la conveniencia de modificar el sistema actual.

Al respecto, el cambio en los contenidos es claro, pero también en la evaluación.

Por otra parte, el examen no es suficiente como garantía de que la persona sea apta para la conducción.

El sistema de examen actual supone el no incidir en muchas cosas, cuestión que afecta al profesor de autoescuela (cuya intervención ni siquiera es obligatoria), limitando la formación que imparte.

Es cierto que con el sistema actual podemos observar conductas y comportamientos durante la conducción en el examen práctico ¿pero, realmente esto es posible y fiable durante 1/2 hora?

#### 4. Reciclaje de conductores

Respecto al posible reciclaje de conductores tras la obtención del permiso como parte del sistema de sanciones, se señaló:

- El reciclaje debe afectar a:
  - Examinadores
  - Profesores
  - Conductores
- Se debe contemplar de forma regulada, o bien desarrollar las regulaciones pertinentes, respecto a los conductores cuya recuperación de la capacidad de conducción se base en una rehabilitación o tratamiento profesional especializado.

#### 5. Los cursos post-obtención del permiso

Por último, respecto a los cursos existentes en nuestro país, con un carácter voluntario, se planteó:

- ¿Son estos cursos puro divertimento o son formación vial?
- ¿No enseñan muchos cursos cosas que no contribuyen a la seguridad vial?
- En realidad, enseñan muchas cosas para hacer y no evitar otras.
- Parece demostrada la implicación en accidentes de personas que han recibido recientemente cursos de técnicas de conducción, conducción defensiva, etc.

En cualquier caso no se propone suprimirlos, sino regularlos para controlar sus efectos y nunca impartirse desde el mundo de la competición.

### 3.6 Conclusiones

Conclusión general:

No cabe debate, dada la unanimidad desde diferentes colectivos acerca de que:

1. La formación debe basarse en la motivación y actitudes del conductor.
2. Debe aprovecharse el período de formación para trabajar los elementos psicológicos relacionados con las actitudes personales, labor que ha de iniciarse desde la educación vial.

Otras propuestas y conclusiones:

Respecto a la conducción acompañada paralela a un permiso condicional se estableció que:

- El tutor o supervisor debe recibir formación vial.
- En cualquier caso, la formación inicial debería ser profesional, por ser bien aceptada en nuestra sociedad. De hecho, existiendo la probabilidad de una formación no profesional en España, el año con el mayor número de solicitudes de este sistema fue de 18 personas.
- Deberá crearse una nueva figura del profesor de autoescuela, basada en un aumento de la exigencia de su nivel. Actualmente, desde el sector profesional se exige a la administración un aumento de los requisitos mínimos para ser profesor de autoescuela.



En caso de implantar este tipo de conducción acompañada con un permiso provisional, ésta debería ir asociada a:

- Fuertes restricciones.
- Sistema de sanciones no pecuniarias.
- Aumento de la supervisión y el control.

En relación a la modificación del examen, en consonancia con los contenidos de la formación, podría incluir una prueba de capacidades de orden superior, como la percepción de riesgo, cuestión clave en la seguridad en la conducción.

Una prueba de percepción de riesgos podría plantearse, bien como complemento a la

prueba teórica o a los requisitos físico-psicológicos.

Así, se propone que este tipo de prueba, como predictora de la proclividad del sujeto a verse implicado en un accidente, también se aplique antes de permitir al joven acceder a un carné provisional.

Formaría parte de las pruebas realizadas en centros de reconocimiento, como herramienta de criba.

Posteriormente, sería condición, aumentadas las exigencias de las pruebas, para eliminar restricciones en la conducción.





#### 4. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

##### “EL TRATAMIENTO DE LA FORMACIÓN Y LA EDUCACIÓN VIAL EN LA COMUNICACIÓN SOCIAL”

###### INTERVINIENTES:

- Jesús Soria: Director de la revista *Tráfico*, de la Dirección General de Tráfico.
- Paco Costas: Periodista de programas informativos del motor.
- Antonio Gómez Montejano: Oficial del Escuadrón de la Policía Municipal de Madrid. Presidente de TISPOL EUROPA.
- Juan Payo: Subdirector de la revista *Autopista*.
- Cesáreo Fernández Fernández: Periodista y profesor de Comunicación Audiovisual y Publicidad de la Universidad de Valencia. Miembro del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Elena Markínez: Periodista y directora del programa *Un mundo sin barreras*, de Onda Cero.
- Jaime Almenara: Profesor de Comunicación Social de la Universidad de Barcelona y decano del Colegio de Psicólogos de Barcelona. Miembro del Consell Audiovisual de Catalunya (CAC).
- Javier Nart: Abogado y Periodista.
- Ana M<sup>a</sup> Campo: Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.
- Emilio de Villota: Director de *Car & Driver*.

###### MODERADOR:

- Antonio Sanfeliu: Periodista y profesor de Comunicación Audiovisual y Publicidad de la Universidad Cardenal Herrera-CEU de Valencia. Miembro del INTRAS.

El gran problema social que constituyen los accidentes de tráfico sólo se podrá combatir con éxito mediante procesos en los que la formación y la educación jueguen un papel principal. Pero no son procesos aislados. Tanto en el ámbito cotidiano o familiar como en el académico, la influencia de los medios de comunicación determina que los esfuerzos por educar a la población en torno a la seguridad vial tengan éxito o fracasen. De hecho en nuestra sociedad, los medios de comunicación están llamados a jugar un papel preponderante en la formación de las conciencias y en la modificación de los hábitos y actitudes indeseables.

Por otro lado, las administraciones deben ser sensibles e implicarse mayormente en este problema, dado que un sistema sólido de formación requiere un aporte decidido de recursos tanto materiales como humanos. En este sentido encontramos necesario el incremento tanto de las dotaciones presupuestarias dedicadas a este objetivo como de los programas de formación de formadores.

Desde esta perspectiva la sesión comienza con dos reflexiones:

1. El gran problema social que constituyen los accidentes de tráfico: 5.800 muertos, 148.000 heridos, 2 billones de pesetas en costes directos e indirectos, son cifras que

nos hacen pensar que estamos ante un gran drama que nos lo pasan a cámara lenta.

2. ¿Hasta qué punto las conclusiones, los trabajos que se producen en foros como este, cómo llegan o no a materializarse en acciones concretas y decididas de educación y formación vial? ¿Hasta qué punto tomarán nota los medios de comunicación y sus actores implicados? ¿Hasta qué punto se encuentra nuestra sociedad en disposición de asimilar y atender las conclusiones que aquí hemos alcanzado?

En este sentido, reflexionamos si este *focus-group*, y el programa *Attitudes* como tal, son herramientas útiles para abordar el problema de la educación vial y de su responsabilidad en la accidentalidad en tráfico.

Comenzamos pues con una visión positiva del resultado de esta reunión, a la vez que con una cierta vocación de crítica ante el temor de que no alcance la repercusión social esperada.

Desde aquí, y dentro de los ámbitos trazados por el título del *focus-group* "Formación y educación vial en la comunicación social", hemos sistematizado nuestro trabajo en cinco apartados y finalmente hemos llegado a unas conclusiones.

## 4.1 Educación y seguridad vial: un proceso mediatizado que empieza en el jardín de infancia y dura toda la vida

Desde la perspectiva de la educación, es un proceso continuo, mediatizado por agentes influyentes, medios de comunicación, modelos dominantes, que dura toda la vida.

En España, en términos docentes, es una asignatura pendiente:

- En 1934 se plantea por primera vez la necesidad de la educación vial en las escuelas.
- Desde entonces y hasta la LOGSE, siempre se ha contemplado como una asignatura fundamental.

- Sin embargo, no se han implementado los programas de forma práctica, coordinada y universal.
- Los medios de comunicación tampoco han colaborado en posibilitar la materialización de un beneficio formativo emanado de programas sólidos y efectivos.
- Los medios tampoco han fomentado la producción y difusión de espacios complementarios y en muchos casos sus

programaciones suponen modelos perturbadores de lo que en la escuela se va aprendiendo.

- Carencia de una estrategia formativa que abarque los diferentes estadios del sistema educativo, ya que la formación en seguridad vial es un proceso continuo que evoluciona a través de las diferentes edades-etapas de los individuos.

## 4.2 Seguridad vial: resultado de una convergencia

La seguridad vial no sólo es educación y formación, es un proceso en el que convergen múltiples factores, con diferente influencia, que interactúan entre ellos y que influyen en el resultado final.

Sistemas de formación y educación:

- Familia
- Escuela
- Amistades y entorno

Sistemas sociales y modelos dominantes:

- Medios de Comunicación

- Información general
- Información específica
- Espacios dedicados
- Publicidad
- Films y series

Prescriptores y modelos sociales de éxito:

- *Star system*
- Modelos foráneos

## 4.3 La delegación de la responsabilidad

A pesar de que son aspectos de vital atención, la educación, los medios de comunicación, el sistema normativo y de sanciones, etc., no son los únicos factores a la hora de corregir la actual situación: el factor humano, la ACTITUD PERSONAL, es primordial.

- Respecto de los problemas del tráfico solemos echar la culpa a instancias ajenas y

pocas veces surgen procesos de autorreflexión espontáneos.

- Ante nuestros errores o negligencias tendemos sistemáticamente a pensar en "el otro" o "los otros".
- Todos pedimos incremento de legislación y aumento de medidas represivas, pero luego difícilmente las aceptamos en nosotros.

## 4.4 Influencia de factores culturales y psicosociales

- El coche como éxito social, la potencia del motor como poder, una carrocería agresiva... distorsiones que afectan al imaginario colectivo.
- En los medios de comunicación, particularmente en el audiovisual, las producciones deben dejar bien claro las diversas formas de mensajes. Junto a una carencia de formación en tráfico, se percibe una carencia de gramaticalización audiovisual de la población.
- Se considera necesaria una estrategia mediática que favorezca cambios de actitud social y que fomente las conductas tolerantes.
- Tendencia de los mensajes publicitarios: vender seguridad más que velocidad, debido a la percepción creciente de la velocidad al volante como un comportamiento antisocial.
- El teléfono móvil ha introducido en nuestros hábitos unos riesgos añadidos que generalmente se menosprecian.
- Disparidad de códigos pragmático-comunicativos y comportamentales en el tráfico según la cultura del país:  
Inglaterra → ráfagas = puedes pasar  
España → ráfagas = no pases

## 4.5 Medios de comunicación y publicidad

Los objetivos de la publicidad y de la comunicación son distintos:

- La publicidad tiene como objetivo la venta, deberían existir otras campañas que tengan como objetivo el beneficio social y en particular la seguridad vial.
- Los mensajes de prevención en seguridad vial impactan menos que los destinados a vender coches o nuevas tecnologías: según investigaciones, son percibidos de diferente manera.
- Existen mensajes en la publicidad de coches que por su contenido son sancionados por la DGT. Las marcas a veces prefieren pagar la multa que cambiar el spot.
- Lo más peligroso de la publicidad es la exacerbación de la competitividad y de la agresividad, pues producen conductas antisociales y son muy difíciles de erradicar o cambiar.
- Construimos nuestros propios modelos sociales desde la comunicación. Hay mensajes diseñados para entrar en un área cerebral menos crítica y así producir una persuasión directa.

## 4.6 Conclusiones

- Los accidentes de tráfico: un problema que compete a todos y que, por lo tanto, exige la implicación de todos.
- Un problema de educación: los fabricantes de coches deben implicarse en la educación vial.
- La administración debe dotar con el dinero necesario la implementación de la educación vial.
- El montante de los gastos en accidentes de tráfico y sus consecuencias podría reducirse invirtiendo en campañas de educación, formación y prevención.
- Investigar los mensajes que pueden producir actitudes positivas.
- Mejora de la comunicación señalética en las vías.
- Tratamiento diferencial a los diferentes grupos de riesgo, sobre todo atendiendo a criterios de reincidencia, tal que además de sanción comporten rechazo social.
- Los seguros de vehículos deberían ser progresivos en cuanto al precio en función del número y tipo de las sanciones de tráfico que tenga el cliente.
- Los medios de comunicación deben modular sus estrategias comunicativas espectacularizantes, para que actúen de manera inversa a como lo hacen sobre los elementos de nuestra conciencia ligados a la conducta, el impulso y la actitud de todos y cada uno de nosotros.
- La comunicación social tiende a normalizar la percepción de los accidentes, como si por el hecho de tener coche tuviéramos que pagar el precio más alto: la vida.
- Los comunicólogos encargados de temas de tráfico deberían tener una mejor formación específica en los mismos.
- Más control de la alcoholemia y de la velocidad, no con fin represor sino disuasor: si sabemos que existen y están no infringimos la norma.
- Los medios de comunicación, especialmente los públicos, deberían trabajar coordinadamente con el sistema educativo para así asegurar que en cada uno de esos ámbitos se vela y trabaja por la seguridad vial, evitando además intermodulaciones perniciosas o carencias crónicas.

CONDUCIR ES

RESPONSABILIDAD PERSONAL



