

Educación vial: su aportación a la conducción sin drogas

CONTEXTO

Aunque en los últimos años se aprecia en nuestro país una disminución y estabilización de los accidentes de tráfico, las cifras continúan siendo altas e indicadoras de que los usuarios de la vía pública siguen ejecutando conductas de riesgo cuya consecuencia es la siniestralidad vial. Para confirmar tal apreciación basta observar que en España, durante el año 2015, se produjeron en nuestras carreteras 1018 accidentes con víctimas que ocasionaron 1126 fallecidos y 4843 ingresos hospitalarios (Dirección General de Tráfico, 2016). Este problema genera un gran coste social y económico sobre los individuos, familias y sociedad estimándose los costes directos e indirectos de los accidentes en unos 5205 millones de euros (DGT, 2015). A nivel mundial, las lesiones causadas por el tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años (OMS, 2013).

Estas conductas de riesgo se hacen más evidentes en los jóvenes pues el 35,7% de ellos reconoce que alguna vez en los últimos seis meses ha conducido bajo los efectos del alcohol, y un 3% admite que a menudo; el 10% confiesa que en los últimos seis meses ha montado al menos una vez en un vehículo cuyo conductor había tomado cocaína o speed, el 32,8% afirma que ha subido en un vehículo cuyo conductor había consumido porros, y un 63% con un conductor que había ingerido alcohol (Ballesteros, Rodríguez, Sanmartín, Sordo y Monclús, 2016). Esta investigación también evidencia las erróneas creencias de los jóvenes al considerar el 13,6% de ellos que el alcohol aumenta sólo algo el riesgo en la conducción, y el 20,3% que la marihuana también lo incrementa en la misma medida.

La alta siniestralidad entre la población joven es explicada por Álvarez et al. (2004), entre otros motivos, por la asunción de riesgos, el exceso de velocidad, y la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Como señala el Transport Research Centre (2006), los estilos de vida asociados a la juventud, que exigen estar activos por la noche y durante los fines de semana, y con una importante presencia de alcohol y/o drogas, aumentan el riesgo de accidente.

Aunque las causas son múltiples, el factor humano es el más relacionado con los accidentes de tráfico pues explica entre el 70 y 90% de ellos (Montoro, 2008a). El riesgo de sufrir un accidente se ha vinculado con la toma de decisiones erróneas, de modo que detrás del 73% de los accidentes con víctimas hay una decisión tomada erróneamente (Institut de Trànsit i Seguretat Viaria, 2012), por ejemplo respecto a la conducción bajo los efectos de sustancias tóxicas.

EDUCACIÓN VIAL Y CONDUCCIÓN PROSOCIAL

Para evitar esta alta siniestralidad la tecnología no es suficiente, como señala Tortosa (2008), pues el conductor es quien decide conducir o no en caso de haber consumido alcohol y/u otras drogas, por citar algún ejemplo. Tampoco es suficiente la legislación promulgada pues con ella no se ha reducido drásticamente la accidentalidad. Ejemplo de ello es que, a pesar de tipificar como delito la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, la DGT (2016) señala, en las cifras provisionales de siniestralidad correspondientes a 2015, que ha realizado 68.959 pruebas preventivas de drogas con un resultado de 22.451 positivas (33%); 3489 prue-



bas a conductores involucrados en accidentes con 735 positivos (21%) y otras 3220 pruebas a conductores infractores con 1886 positivos (59%).

Así, dada la incapacidad de la tecnología y normativa para evitar la siniestralidad, resulta imprescindible una labor pedagógica como defiende el *Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020* (OMS, 2010) que propone combinar la observancia de las leyes y normas con la sensibilización y educación para influir en las actitudes. Si bien dicho documento no determina la edad en la que iniciar tal labor, la Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial europea 2011-2020, apunta que los programas de educación vial y formación como usuario de la carretera deberían iniciarse a una temprana edad en la familia y en la escuela y prolongarse durante toda la vida. En este sentido, el Transport Research Centre (2006), subraya que muchas de las actitudes relacionadas con la seguridad se establecen en los jóvenes mucho antes de la edad de conducir siendo altamente influenciados por los modelos de conducta que representan los padres y otros adultos. Por ello Montoro (2008b) apuntando al factor humano como el principal elemento en la prevención de la accidentalidad, señala que la estrategia debe centrarse en la formación continua a través de la educación vial en la escuela, o en campañas puntuales, la formación en las autoescuelas, y las campañas masivas en los medios de comunicación. Respecto al ámbito escolar, en nuestro país, la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de educación, establece como uno de los objetivos de la educación primaria y bachiller el fomento de la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico y en la adquisición de hábitos saludables vinculados al no consumo de alcohol y otras drogas.

Esta conexión entre la educación vial y la adquisición de hábitos saludables es también reconocida por Montoro, Alonso, Esteban y Toledo (2000) considerando la educación vial como “el mejor medio para abordar el complejo tema del factor humano en el tráfico desde una perspectiva preventiva. De hecho es uno de los medios más eficaces para generar hábitos de conducta saludables” (p. 350). Precisamente, la mencionada Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, señala como uno de los ámbitos de acción para mejorar la formación y el comportamiento de los usuarios de la carretera prestar una especial atención a las principales causas de mortalidad y lesiones graves en los accidentes de tráfico, como el consumo de alcohol, estupefacientes y determinados medicamentos que inciden en la capacidad de conducción. En nuestro entorno, la *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020* (DGT, 2011a) aboga por la educación vial para promover valores seguros, crear hábitos y actitudes seguras que originen un comportamiento cívico y responsable de los usuarios de las vías como es la no conducción bajo los efectos de sustancias tóxicas.

Estas medidas llevan al concepto de educación vial que definimos como la acción educativa sistémica para la adquisición de conocimientos, actitudes y valores que consigan una movilidad segura (Manso, 1995). Hablamos, pues, de transformar el comportamiento de riesgo en la conducción en creencias, hábitos, y emociones favorables a la movilidad segura, tanto desde la perspectiva preventiva como rehabilitadora. Como medida preventiva primaria inculcando en los jóvenes actitudes y valores prosociales, y como medida reeducadora, de prevención terciaria, transformando a los conductores antisociales en conductores prosociales, ayudándoles a adquirir un conjunto de ha-

bilidades básicas de tipo cognitivo, social e interpersonal, en cuanto que programas dirigidos a conductores que ya han sido sancionados por alguna infracción o por algún delito de tráfico, evitando así la reincidencia (Suriá, 2012).

Esta conceptualización de la educación vial como formadora de actitudes parte de los postulados de la Teoría Cognitiva y del Cambio Actitudinal en su consideración de que la actitud, en cuanto que predisposición de una persona a responder, es dinámica por un proceso activo y abierto entre los factores cognitivo, afectivo, y conductual (Morales, 2007). De ello se desprende que la conducta vial prosocial exigida en el tráfico, en cuanto que conducta social adecuada del sujeto en la vía pública, puede ser generada y aprendida siguiendo el mismo proceso que otras competencias.

Si consideramos, siguiendo a Battin-Pearson, Thornberry, Hawkins y Krohn (1998), que la socialización sigue el mismo proceso tanto si produce comportamientos prosociales como comportamientos antisociales, podemos afirmar con Arnau y Montané (2010) que “para desarrollar actitudes positivas y comportamientos favorables a la seguridad vial, será necesario incidir no sólo en la información o en los procesos de la percepción, sino en los condicionamientos del hábito y en las emociones” (p. 45), lo cual nos lleva a concluir que la conducta vial prosocial puede ser propiciada mediante el cambio actitudinal. En este sentido, en la literatura científica encontramos meta-análisis e investigaciones desde el modelo Cognitivo Conductual y la Psicología del Aprendizaje, como las realizadas por Garrido y Redondo (2013), que indican variables de éxito a tener en cuenta en el diseño e implementación de los programas de intervención y, de igual manera, también en los programas de cambio de actitudes.

Si bien los tratamientos cognitivos conductuales son los más aplicados con todo tipo de infractores, también en el ámbito vial se han desarrollado programas de intervención para modificar las conductas antisociales y delictivas que trasladan a este contexto las técnicas y estrategias propias de este modelo. De entre los desarrollados fuera del contexto académico reglado, podemos apuntar los diseñados y aplicados por la Cátedra de Educació Viària de la Universitat Autòma de Barcelona y el Equipo ERESV, así como los programas del Instituto Universitario de Educación Vial (Intras) de la Universitat de València. De entre los programas de esta condición destacamos: el *Programa de cambio de actitudes con preconductores para prevenir accidentes de tráfico provocados por el alcohol*; el *Curso de seguridad vial a preconductores (CSV-Precon)*; el *Programa de Conducción Segura para Preconductores (PCS-Precon)*; el *Programa SIMS, Sensibilització d'Infractors per a una Mobilitat Segura*; el *Programa de Conducción Segura como Medida Penal Alternativa -MPA*; el *Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial -Incovia*; el *Taller de Actividades de Seguridad Vial -Taseval*; el *Programa para promover la actitud vial prosocial en menores y jóvenes disociales -TAP*; y los programas internacionales *Close to*, y *Tus ideas, tus iniciativas*.

Estos programas contemplan las actitudes y habilidades establecidas por la DGT (2011b) que debe poseer un buen conductor, aquellas relacionadas con una conducción segura, destacando en su comportamiento (conocimientos, aptitudes, y actitudes) la reacción adecuada, el cumplimiento de la normativa y el respeto a los demás usuarios de la vía. Todo ello considerando que el comportamiento prosocial exigido en el ámbito vial se refiere a una conducta intencionada, propositiva y voluntaria que beneficia al otro. La seguridad vial está, por tanto, impregnada de valores como respeto,



prudencia, responsabilidad, cooperación, tolerancia, empatía, justicia... que implican unos determinados mecanismos psicológicos (Alonso et al., 2007). Por contra, la conducción antisocial incluye comportamientos delictivos que constituyen una violación de la ley (p. ej. la conducción bajo los efectos de sustancias tóxicas), pero también comportamientos no ilegales carentes de valores básicos para la convivencia (p. ej. conducir fumando).

FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Debemos considerar la educación vial como el germen preventivo para la seguridad vial, un medio técnico para formar conductores prosociales cuya adecuada toma de decisiones desencadene conductas viales no dañinas para los otros usuarios de la vía pública. No obstante, la educación vial no sólo es un fin en sí mismo pues se ha evidenciado que los valores prosociales adquiridos mediante programas viales se generalizan a otros contextos al disminuir las dificultades de socialización en los sujetos de la intervención (Gómez, 2015). Sin duda, esta generalización es una nueva línea de investigación que puede proporcionar beneficiosas aportaciones en el tratamiento de las drogodependencias y otras conductas adictivas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Pastor, J. C.; Alamar, B. y Medina, J. E. (2007). *La conducta social en el tráfico: Fundamentos para la intervención. Cuadernos de Reflexión Attitudes: Vol. 11*. Recuperado el 18 de enero de 2016 de http://attitudes.hl187.dinaserver.com/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/11_La_conducta_social_en_el_trafico_Fundamentos_para_la_intervencion.pdf

Álvarez, F. J.; Del Rio, M. C.; Fierro, I.; Valdés, E.; González, J. C. y Rico, L. (2004). *Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud*. CIDE (Ministerio de Educación y Ciencia). Recuperado el 18 de enero de 2016 de <http://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.pdf>

Arnau, L. y Montané, J. (2010). Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro. *Educar*, 46, 43-56. Recuperado el 19 de enero de 2016 de <http://ddd.uab.cat/pub/educar/0211819Xn46p43.pdf>

Ballesteros, J. C.; Rodríguez, E.; Sanmartín, A.; Sordo, A. y Monclús, J. (2016). *Conducción y drogas. Factores subyacentes a los comportamientos de riesgo*. Madrid: Fundación Mapfre. Recuperado el 21 de enero de 2016 de https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1086414

Battin-Pearson, S. R.; Thornberry, T. P.; Hawkins, J. D. y Krohn, M. D. (1998). Gang membership, delinquent peers, and delinquent behavior. *Juvenile Justice Bulletin*. Extraído el 19 de enero de <https://www.ncjrs.gov/pdffiles/171119.pdf>

Dirección General de Tráfico. (2011a). *Estrategia de seguridad vial 2011-2020*. Madrid: Dirección General de Tráfico. Recuperado el 15 de enero de 2016 de http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf

Dirección General de Tráfico. (2011b). *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación*. Madrid: Autor. Recuperado el 15 de enero de 2016 de http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/XIV_Curso_25_CuestionesSegVial.pdf

Dirección General de Tráfico. (2015). *Principales cifras de la siniestralidad vial. España 2014*. Madrid: Autor. Recuperado el 14

de enero de 2016 de http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2014.pdf

Dirección General de Tráfico. *Nuevo mínimo histórico en el número de víctimas mortales por accidente desde 1960.* (2016). Recuperado el 14 de enero de 2016 de <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2016/20160104-nuevo-minimo-historico-numero-victimas-mortales-accidente-desde-1960.shtml>

Garrido, V. y Redondo, S. (2013). *Principios de criminología* (4ª ed.). Valencia: Tirant lo Blanch.

Gómez, P. (2015). *Diseño y evaluación de un programa para promover la actitud vial pro-social en menores y jóvenes disociales*. (Tesis doctoral inédita). Universidad Católica de Valencia. Valencia.

Institut de Trànsit i Seguretat Viaria. (2012). *La toma de decisiones en la conducción*. Línea Directa. Recuperado el 18 de enero de 2016 de <http://info.lineadirecta.com/documents/10538/13220/Dossier+de+Prensa+-+Estudio+L%C3%A9nea+Directa+Toma+Decisiones+en+la+Conducci%C3%B3n.pdf>

Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de educación. *Boletín Oficial del Estado* núm. 106, de 4 de mayo de 2006.

Manso, V. y Castaño, M. (1995). *Educación para la seguridad vial*. Madrid: Anaya.

Montoro, L. (2008a). La necesidad de formación en seguridad vial a lo largo del ciclo vital. En C. Vidales y A. Mera (Coords.), *Seguridad vial* (pp. 461-467). Valencia: Tirant lo Blanch.

Montoro, L. (2008b). Estrategias para la prevención de los accidentes de tráfico. En C. Vidales y A. Mera (Coords.), *Seguridad vial* (pp. 15-25). Valencia: Tirant lo Blanch.

Montoro, L.; Alonso, F.; Esteban, C. y Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Barcelona: Ariel.

Morales, J.F. (Ed.) (2007). *Psicología social*. Madrid: Mcgraw-Hill.

Organización Mundial de la Salud. (2010). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Ginebra: Autor. Recuperado el 18 de enero de 2016 de http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud. *Global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action*. (2013). Recuperado el 18 de enero de 2016 de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/

Resolución 2010/2235(INI) de 27 de septiembre de 2011 del Parlamento Europeo, sobre la seguridad vial europea 2011-2020. *Diario Oficial de la Unión Europea* C 56 E, de 26 de febrero de 2013. Recuperado el 19 de enero de 2016 de <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//ES>

Suriá, R. (2012). Cursos de reeducación vial como estrategia para evitar accidentes de tráfico: Estudio de la actitud de los participantes hacia estos cursos. *Seguritas Vialis*, 12, 89-105. Recuperado el 16 de febrero de 2013 de <http://www.securitasvialis.com/resources?id=3323942149800>

Tortosa, F. (2008). El factor humano en los accidentes de tráfico. En C. Vidales y A. Mera (Coords.), *Seguridad Vial* (pp. 27-44). Valencia: Tirant lo Blanch.

Transport Research Centre (2006). *Young drivers: The road to safety*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) / European Conference of Ministers of Transport (ECMT). Recuperado el 18 de enero de 2016 de <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>