

# Contradicciones sociales en la Educación y Pedagogía Vial

Dr. Luis Montoro. Catedrático de Seguridad Vial. Director INTRAS. Universidad de Valencia

Desde que se descubrieron y generalizaron los vehículos con motor a finales del siglo XIX, estos se han convertido algo más que un medio de transporte; son el símbolo de un nuevo sistema y forma de vida: la economía, los valores, la cultura, el concepto de distancia y de tiempo, las relaciones humanas, el progreso tecnológico, el concepto de ciudad, etc., están estrechamente ligados a los vehículos con motor.

Pero lamentablemente, junto a sus dimensiones positivas, la masiva motorización a que hemos llegado, ha traído también un conjunto de graves problemas, de entre los que destacan especialmente los accidentes de tráfico por su gravedad.

Los accidentes de circulación se han convertido en un verdadero problema de salud pública, cuya evolución ha sobrepasado todo tipo de previsiones. Según datos del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, desde que se inventaron los vehículos con motor a finales del siglo XIX, en el mundo 45 millones de personas han muerto y casi 2000 millones han sufrido heridas. En España murieron más de 280.000 personas y cerca de 16 millones resultaron heridas.

La situación también parece ser preocupante en el futuro. Según la Organización Mundial de la Salud, en los próximos 20 años los dos problemas más graves de salud pública serán las enfermedades mentales con sus secuelas y los accidentes de tráfico. Es más según este organismo en los próximos diez años en los países en vías de desarrollo incremento de los accidentes será del 60%.

En un principio, el optimismo tecnológico del siglo XIX -que algunos curiosamente todavía mantienen- llevó a pensar que la simple mejora en los vehículos y las vías eran la clave para evitar que se provocara el siniestro. Paulatinamente las investigaciones han acabado apuntando al complejo factor humano -en interacción con otros elementos-, como uno de los factores claves más importantes explicativos de la accidentalidad.

Durante muchos años para explicar las causas del accidente se utilizó un esquema muy simple esquema. Se pensó que el problema de la siniestralidad básicamente estaba en la ejecución incorrecta de las maniobras y por eso se dedicaron solamente a enseñar habilidades para la conducción.

Obviamente se equivocaron. Ahora sabemos que hay muy pocos accidentes por una mala ejecución de las maniobras: el conductor no adelantó mal, es que no tenía que haber adelantado. Los accidentes -especialmente los de

los jóvenes- sabemos que se producen generalmente por una mala toma de decisiones, proceso muchas veces influenciado por una mala educación y pedagogía vial de los modelos y valores en los que se gestado el comportamiento del sujeto y que -junto con otras variables psicosociales- desempeñan un papel fundamental.

Definir lo que es un valor es algo complejo. Muchos investigadores como Rokeach han dedicado a ello numerosas investigaciones. Sintetizando, se podría decir que los valores son las posiciones o creencias aprendidas de una sociedad o un individuo, acerca de lo que es bueno y deseable (seguridad-libertad, etc.) o lo que es malo o indeseable (por ejemplo, ser incontrolado o no respetar las normas).

El sistema de valores de un individuo o de una sociedad influyen de una manera especialmente decisiva en el respeto de las reglas y en las conductas que finalmente desarrollamos, incluidas lógicamente las relativas al tráfico. Se podría decir en este sentido, que las sociedades y los individuos conducen como viven, de acuerdo en buena medida con sus valores y modelos aprendidos.

En este sentido el tema de la seguridad vial, la convivencia en el tráfico, el respeto de las normas, las conductas de riesgo, etc., se complica especialmente, porque como se expondrá seguidamente, en la familia, en la escuela, en los medios sociales y en los propios legisladores, hay graves contradicciones educativas en la transmisión de valores y modelos a los niños, contradicciones que interfieren seriamente en la seguridad vial que luego la sociedad les exige cuando manejan vehículos con motor. A este respecto hay una curiosa frase de John Drury que no puede ser más clara: la culpa de los accidentes de los jóvenes la tienen en gran medida los mayores.

El primer sitio en el que ya existe una transmisión educativa contradictoria de valores y modelos incorrectos a los niños y adolescentes es en la familia y allí empieza a gestarse el accidente del joven y del futuro conductor adulto. La sociedad está muy equivocada cuando habla de lo que es un accidente. El accidente -como dice el diccionario- no es un hecho casual, fruto del destino, que estaba escrito o tenía que ocurrir. Eso es falso y además es muy negativo para una política de la prevención.

El accidente normalmente es un suceso con un largo historial. Es más, se podría decir que la gente aprende a tener accidentes de tráfico. Y este aprendizaje negativo en la mayor parte de los casos comenzó precisamente en la familia, con los padres que -directa o indirectamente- educaron y enseñaron modelos y transmitieron valores contradictorios en materia de seguridad vial ya desde la temprana infancia.

Por ejemplo, ten cuidado con los coches, dicen los padres o cruza por los pasos para peatones. Frente a esto sabemos que el 70% de ellos no llevan a los niños con sistemas de sujeción adecuados en asientos de los coches, cruzan las calles con los niños de manera habitual fuera de los pasos reglados o transgreden las normas de tráfico con la presencia de los niños.

En todo caso, investigadores significados como Tedesco nos dicen que la familia ha perdido con el paso del tiempo mucha importancia en la transmisión de valores de seguridad, especialmente en las de bajo nivel cultural. Ello parece lógico si tenemos en cuenta que según un informe de la Cumbre Mundial de Desarrollo Social, en la moderna sociedad los padres como media solo dedican una hora diaria a los hijos.

Para dar en parte solución a este problema de buena educación en materia de valores en el campo de la seguridad vial llega la escuela con la educación vial infantil. Sin embargo en este contexto de la educación vial estamos observando con preocupación como algunas instituciones están cometiendo graves errores. Al no tener preparación ni un claro un modelo de lo que es la educación vial, están confundiendo educación vial con formación vial, adelantando en la enseñanza a los niños lo que es más propio de la formación técnica que se imparte en las autoescuelas. Lamentablemente en el sistema actual, la educación para contrarrestar los modelos y valores negativos que observa el niño está poco presente.

Cuando los adolescentes llegan a los primeros vehículos con motor, el problema de los valores educativos relativos a la seguridad también sufre un serio revés. Aquí es donde más se ve la contradicción de modelos y valores de vida incorrectos, sin que esto sea contrarrestado por campañas adecuadas.

Los adolescentes entran en una etapa en la que la sociedad y el entorno les potencia y refuerza valores como la agresividad, la competitividad, el exhibicionismo, la búsqueda de emociones o la autoafirmación y sobrevaloración de sus capacidades.

Especialmente este último valor -la sobrevaloración de sus capacidades-, es de especial importancia para entender porqué los jóvenes tienen más accidentes cuando van acompañados, o porqué minimizan los efectos del alcohol o no ven necesario usar medidas de seguridad como el casco o el cinturón.

Además, en los adolescentes y jóvenes la búsqueda de emociones como valor se ve reforzada por dos hechos. Primero, no siempre las conductas de riesgo como beber, correr, etc., acaban en accidente. Esto hace que tales conductas se instalen en el comportamiento, reforzándose por contra valores como: el liderazgo, la excitación, el ganar tiempo o el reconocimiento del grupo.

A su vez la búsqueda de emociones -un valor muy fuerte en los adolescentes- y la consiguiente transgresión de las normas se ve además potenciada por otro hecho, especialmente en las ciudades: no hay campañas educativas para contrarrestar estos valores y modelos negativos.

Otro ámbito donde para los niños y adolescentes hay contradicción educativas entre los valores y la seguridad vial, son los medios de comunicación social y en concreto la publicidad que se emite por televisión. Por cierto, según varios estudios del INCE u Orozco, si tenemos en cuenta

los períodos vacaciones, los niños reciben más horas de televisión que de clases

En las películas que se pueden ver en el cine, la televisión y en general en los medios de comunicación, nos encontramos con modelos negativos para los niños por dos mecanismos sutiles: directa e indirectamente.

Directamente lo vemos sobre todo en la publicidad de vehículos con motor que en muchos casos incita a las conductas de riesgo, con escenas en las que los coches no son un sistema de transporte seguro, sino más bien un instrumento y una forma de exteriorizar conductas de riesgo de todo tipo.

Indirectamente también se transmiten modelos y valores negativos. Es bastante frecuente ver modelos que van desde héroes infantiles a publicidad de determinados productos (alcohol, ropa, alimentos, etc.) en los que sin que exista justificación alguna se asocia el coche o la moto con verdaderos comportamientos de riesgo.

En la transmisión de modelos y valores negativos para los niños en relación con la seguridad vial también merecen una mención especial los videojuegos. Diversos estudios nos dicen que precisamente los más solicitados son los de carreras de coches o motos, existiendo algunos bien conocidos en los que, por ejemplo, se da más puntos a los que atropellaban a niños, ancianos o a mujeres embarazadas.

Por último, hablando de modelos y valores contradictorios en seguridad vial, no podemos de dejar de mencionar a la sociedad y sus normas. El bajo respeto de las normas por parte de los adultos; las contradicciones en la señalización; los grandes prescriptores sociales, referentes para niños, adolescentes y jóvenes que son detectados a grandes velocidades o bajo los efectos del alcohol, se convierten en negativos referentes educativos, cuyo impacto en la conducta es más importante de lo que en principio pudiera parecer.

En definitiva, a la hora de explicar el accidente o las conductas de riesgo, no podemos tener solo como referencia los factores y problemas clásicos. Hemos de profundizar más en los procesos educativos contradictorios en materia de seguridad vial, que arrancan desde la niñez y que posiblemente se encuentran en la cara oculta profunda que explica muchos accidentes de tráfico que nunca tendrían que haber ocurrido.

# El conductor mayor ante la educación vial: Razones y Condiciones

Dr. Ricardo Moragas Moragas. Director GIE. Universitat de Barcelona

## Resumen

Los conductores seniors tienen una experiencia de 30 a 40 años de conducción. Dada la notable seguridad de los conductores senior, un reto para la educación vial es convertir esta experiencia en educación para la seguridad de generaciones más jóvenes.

¿Por qué hablar de educación vial en los conductores mayores ? . Aparte del proceso de formación inicial que tuvo el conductor no existen mecanismos de reciclaje para conductores experimentados, o sistema para recoger la buena experiencia de conductores seniors para ejemplo de los más jóvenes.

¿Pueden las relaciones intergeneracionales favorecer la creación de futuros conductores responsables con valores diversos de los seniors, para reducir la accidentabilidad de los más jóvenes ? ¿ Cuáles son las razones que favorecen la formación del conductor responsable joven o mayor?, ¿Cómo enfocarla para traspasar los conocimientos de los conductores más experimentados a los más jóvenes?. ¿Cómo establecer mecanismos para que sea el propio conductor el que tome la decisión de dejar de conducir por razones físicas y mentales?. El reto auténtico consiste en el fomento de un tipo de conductor responsable asumido por la población conductora, resumido en la elaboración de un Decálogo del conductor responsable independiente de la de su edad.

## ¿Cómo son los conductores mayores? Perfil del Conductor mayor

La población de España envejece y, por lógica, también los conductores. España tiene más de 1,6 millones de automovilistas mayores de 65 años. Es decir, un 8,36% del total, proporción que triplica la registrada hace 20 años. Sin embargo, este colectivo no es el más peligroso al volante: de los casi 90.000 conductores que resultaron muertos o heridos en accidentes en el 2002, sólo el 4,56% tenía más de 65 años, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Entre las características de los conductores mayores "tienen una baja siniestralidad porque adoptan conductas menos arriesgadas", según la encuesta conductores mayores de 55 años del estudio de 2002 "*Los conductores seniors en autopistas: presente y futuro*", realizada por el Grupo Investigación Envejecimiento y financiada por la Fundación Abertis, la misma revela que si bien crece el número de conductores mayores, se trata de personas con ciertas ventajas al volante. Por ejemplo, la experiencia y la prudencia.

Este tipo de conductores se encuentran familiarizados con las autopistas y las nuevas tecnologías de los coches y su salud global es mejor gracias a los avances médicos y las mejores condiciones de vida. Por conducir desde hace años consideran el vehículo como una necesidad de primer orden que les da independencia en sus desplazamientos.

A grandes rasgos el perfil del conductor senior es el siguiente:

- Hombre (en un 69%)
- Entre 55 y 65 años (57%)
- Goza de buen estado de salud (60%)
- Clase social media (63%)
- Personal de servicios (50%)
- Nivel de ingresos medio de 1248 €/mes
- Nivel de estudios primarios (44%)
- No ha sufrido accidentes (73%)
- Uso autopistas en trayectos largos como primera vía (49%)

**Conductor mayor = seguridad (conclusiones extraídas en el estudio de conductores seniors). El conductor mayor, a pesar de la pérdida de facultades psíquicas y/o físicas, es un conductor seguro porque adopta una serie de medidas y comportamientos responsables ante la conducción.**

Conscientes de que con los años se van perdiendo los reflejos y la agudeza visual y auditiva, los conductores mayores evitan salir a las vías, si el tiempo es malo. También eluden las horas punta y suelen circular por vías seguras y lugares conocidos.

"El deterioro que produce el envejecimiento hace adoptar al conductor mayor una serie de medidas protectoras y reductoras de riesgos. Asume nuevos patrones de movilidad y una acomodación al entorno, lo que reduce el riesgo de accidentes". Aunque debemos tener en cuenta que el 35% de los mayores de 65 años consumen medicamentos con frecuencia; entre ellos, diuréticos, analgésicos, antihipertensivos y calmantes. Todos son fármacos que disminuyen la concentración.

Además, el exceso de precaución comporta también sus riesgos. Por ejemplo: conducir a baja velocidad por el carril izquierdo en autovías o tardar demasiado a la hora de meterse en una vía más rápida. Pero a pesar de ello, sus comportamientos son responsables y se adaptan a las situaciones para evitar riesgos.

Para validar su carné, los mayores de 70 años deben realizar una revisión médica cada dos años. Al 2,73% de los mayores de 75 años que lo solicitaron en el 2002 se les denegó el permiso, pero su aprobación, a esas edades, no siempre significa que puedan estar en plenas facultades para conducir.

"La ley es buena, pero su aplicación es limitada. Hay mucha picaresca y distintas tolerancias según la Comunidad Autónoma. La situación actual

indica un incremento de enfermedades como el Alzheimer o el Parkinson. Ambas plantean nuevos problemas para los examinadores".

En general, se adaptan bastante a su manera de conducir y a sus propias capacidades, es algo parecido al caso de alcoholemia, en el que el conductor intenta adaptar sus respuestas a sus capacidades. Una persona que ha bebido un poco y se da cuenta, intenta conducir con precaución, intenta adaptarse. El problema es que la capacidad de reacción está dentro del flujo circulatorio normal y no tiene la posibilidad de dar una respuesta normal ante una situación de riesgo. Esto es lo mismo que pasa con los mayores, adaptan o intentan adaptarse a la situación; si se produce una situación de riesgo, no tienen capacidad de respuesta. Y aquí es donde está el problema. A medida que nos hacemos mayores la revisiones del permiso deberían ser más frecuentes para detectar estas situaciones de deterioro y no aumentar las situaciones de riesgo en carretera. Una propuesta sería la realización de exámenes psicofísicos más frecuentes.

El poder conducir un vehículo es un elemento de independencia y se deben crear mecanismos que preparen a nuestros mayores para adaptarse al momento de dejar de conducir. Se plantea un debate ético entre las familias: ¿Quién será capaz de quitarle el carné a su padre?

Teniendo en cuenta las estrategias que adoptan las personas mayores para evitar las situaciones de riesgo, conducción nocturna y períodos de máxima intensidad de tráfico resulta lógico promover: "Información sobre horas de salida, puesta de sol e intensidad lumínica sin riesgo, a difundir por los medios de comunicación generales o por las propias autopistas: paneles indicativos, radio, etc.. Asimismo organizar campañas informativas dirigidas a los mayores sobre hábitos saludables en la conducción, itinerarios menos conflictivos, horas de menor saturación circulatoria. Difundir entre los profesionales de los centros de reconocimiento los resultados de las investigaciones sobre envejecimiento normal, enfermedades neurodegenerativas y conducción. Por último, inclusión en las campañas de información sobre consumo de alcohol y de los fármacos que pueden alterar la capacidad de conducción.

En cuanto a los aspectos psíquicos se sugiere:

1. Informaciones periódicas para mantener las funciones psíquicas con la máxima competencia para circular por autopista, dada la mayor velocidad de los vehículos y consiguiente aumento de riesgo.
2. Repetición y adecuación de mensajes sobre la correcta conducción en autopista, tanto en velocidad mínima como máxima.
3. Exigencia de conducir por el carril derecho en todo momento para facilitar el adelantamiento del resto de los vehículos y reducir el riesgo de colisiones.

Entre los aspectos sociales aparece que el conductor mayor puede convertirse en el futuro en un modelo normativo para el diseño de servicios dado su crecimiento numérico, características de seguridad en la conducción y menor accidentabilidad. Asimismo, los conductores mayores en las próximas décadas tendrán mayores niveles educacionales. Los actuales

valoran positivamente la utilidad de las autopistas para sus desplazamientos largos, por lo que se prevé la necesidad de incrementar las infraestructuras presentes, si se desea atender a la demanda. En los aspectos económicos se debe responder al incremento del volumen de conductores mayores con servicios diseñados según sus preferencias. Dado que evitan los períodos de mayor circulación, se pueden ofrecer servicios formando al personal actual que puede atenderlos en momentos de menor circulación con mayor atención y tiempo. Según los hábitos de conducción y la demanda de seguridad, cualquier innovación que aumente la seguridad será valorada por los conductores mayores; por ejemplo mejora de la señalización estática e indicativos luminosos de incidencias en las vías de circulación.

La tecnología gerontológica deber ser amable y comprensible por las personas mayores en general, y diseñada de acuerdo con las limitaciones vistas en los apartados de fisiología, psicología y sociología. Los conductores mayores demandan una tecnología adecuada a su capacidad de asimilación. Las futuras infraestructuras deben reconocer las características diferenciales de los conductores mayores ofreciendo máxima claridad en los mensajes, tamaño y repetición de los contenidos esenciales para la adecuada asimilación.

**La seguridad del conductor senior debe poderse transmitir a otros tipos de conductores (como los jóvenes) mediante formas de educación vial (ejemplo: talleres).**

Actualmente, el carné de conducir es un permiso adquirido por la mayor parte de la población, según los datos de la DGT. El obtener el permiso es fácil, no tanto por conocimientos, sino porque no hay un filtro posterior después de haber obtenido el permiso, tampoco se produce un control del nivel de conducción de los conductores. El permiso se otorga de por vida, pero deberían existir sistemas que permitieran un reciclaje de la población conductora no solo para infractores, sino para la población conductora en general. La formación actual está muy normativizada, es decir, al alumno le ocurre como en otras disciplinas que "estudia para aprobar". Por lo tanto, cuando ya ha acabado y tiene el carné, es cuando realmente empieza a conducir. Si ese joven no conduce, no adquiere experiencia para conducir con seguridad, estimándose que son necesarios diez años para ello.

El sistema de formación de los conductores se realiza a través de las autoescuelas y de la formación en educación vial impartida en la enseñanza obligatoria de forma desigual. La formación actual no permite medir adecuadamente las aptitudes y comportamientos de los futuros conductores, mucho menos el potenciar valores como la responsabilidad a la hora de conducir.

El periodo de formación de los alumnos en las autoescuelas tiene ciertas carencias debido a que es muy difícil hacer unos grupos de debate, o construir temas, no se puede hacer nada con gente que no se siente parte del grupo, gente que entra y sale. Se deben crear un sistema que permita una formación, semi presencial o buscar un sistema alternativo, de manera que la asistencia a determinadas clases sean obligatorias. Una frase que

resumiría el sistema actual de autoescuelas es el "el sistema autobús", donde existen unos estudiantes que suben y bajan, según opinión de los propios profesores de autoescuela. Es gente que se está moviendo constantemente y en ningún momento se puede constituir un grupo clase porque, habitualmente faltan miembros del grupo. Por otro lado, se trata de grupos muy heterogéneos de educación y procedencia étnica. La composición de las clases, no permite crear sistemas de consolidación de contenidos que preocupen a los jóvenes a la hora de conducir.

### **Talleres intergeneracionales**

Hoy por hoy no existen talleres intergeneracionales en los que se intercambien las experiencias entre conductores experimentados y noveles. La educación vial existente no está enfocada para conductores, está más dirigida hacia diferentes momentos en la movilidad del individuo: como peatones, acompañantes, cinturón de seguridad, descenso del vehículo por el lado correcto, cómo ir en bicicleta. Está más centrada en los diferentes grupos de edad por separado. Se tendría que trabajar más en los comportamientos de las personas y no en la habilidad de conducir. Con un experto al lado, o seleccionando personas que presenten su experiencia como conductores puede constituir un mecanismo útil de transmisión de conocimientos.

### **Educación vial para mayores**

La formación vial básica existente tiene un carácter básicamente punitivo. Los cursos existentes que van dirigidos a conductores con experiencia, son cursos de especialización como los de conducción defensiva, conducción de seguridad, conducción sobre hielo. Son cursos de especialización en unos aspectos concretos y no dirigidos al afianzamiento de conocimientos de una conducción segura.

Según algunos expertos los cursos de reciclaje que permitieran o tuvieran la capacidad de corregir posturas, sistemas de funcionamiento para la conducción, serían de gran utilidad, pero para ello tienen que ser aceptados por el propio conductor. De otra forma, se convertirán en un trámite puramente administrativo o burocrático, sin ninguna incidencia en un reexamen periódico de las capacidades para conducir. Serían de gran utilidad los seminarios o talleres a conductores experimentados senior-jóvenes que permitieran la elaboración y afianzamiento de valores como responsabilidad, seguridad y prudencia entre mayores y jóvenes.

## Decálogo del conductor responsable

**El conductor responsable y seguro debe tener la capacidad de:**

- Adaptar de su manera de conducir a sus propias condiciones
- Reflexionar sobre sus propios comportamientos,
- Flexibilizar sus reacciones en función del tipo de circulación

Es importante que el conductor en términos globales sepa aplicar su propia racionalidad y que sea capaz de reflexionar, ya que el conductor lleva una máquina que distorsiona su pensamiento. Cuando estamos al volante, no pensamos, no reaccionamos igual que cuando estamos andado a pie. Por tanto hemos de ser conscientes y crear la consciencia en los conductores para que sepan o de alguna manera, aprendan a dominar a la máquina de una manera responsable.

Según el estudio sobre la formación del conductor joven, los propios jóvenes definen al **Conductor responsable**: como el que cumple la normativa, tiene seguridad, sabe hacer todo lo necesario en cada momento, tiene respeto por los demás, actúa con precaución, es consciente de sus actos. Es decir, literalmente dicen los jóvenes:

*"Cumplir la normativa", "Seguridad", "Saber en todo momento lo que tengo que hacer, "Con respeto y responsabilidad", "Responsable", "Con respeto y seguridad", "Precaución y moderación", "Segura y respetuosa", "Segura y responsable", "Consciente de los actos, velocidad moderada, no causar molestias a las demás personas", y "Cumplir la normativa y respetar al resto de conductores".*

Entre las formas de describir a un conductor responsable y que son menos frecuentes:

*"Amable y cuidadoso en la forma de conducir", "Civismo", "Como prudente, sabiendo que tiene la capacidad de provocar peligro", "Con atención a las circunstancias del tráfico y del ambiente, circulando con precaución", "Conducción defensiva sin exagerar", "Conductor prudente que conduce no habiendo bebido", "Consciente de las consecuencias de sus actos y menos egoísta", "Consciente de las consecuencias de tus actos y siendo mas cívico", "Consecuente con las adversidades", "Forma de conducir que beneficia a los demás usuarios y reduce al mínimo los accidentes y disgustos", "precaución", "conducir a velocidad adecuada y respetando las señales", "Conducir tranquila y fríamente".*

**Tabla 1** Descripción de cómo se definen cada uno de los tipos de conductores (frecuencias absolutas)

	Conductor razonable e informado	Conductor responsable	Conductor rápido y seguro	Conductor sin accidentes	Total
Contestación vacía	1	14	2	1	18
Amable y cuidadoso en la forma de conducir		1			1
Civismo		1			1
Como prudente, sabiendo que tiene la capacidad de provocar peligro		1			1
Con atención a las circunstancias del tráfico y del ambiente, circulando con precaución		1			1
Con respeto y responsabilidad		5			5
Con respeto y seguridad		4		2	6
Con total manejo y seguridad			1		1
Conducción defensiva sin exagerar		1			1
Conductor precavido				3	3
Conductor prudente que conduce no habiendo bebido		1			1
Consciente de las consecuencias de sus actos y menos egoísta		1			1
Consciente de las consecuencias de tus actos y siendo mas cívico		1			1
Consciente de los actos, velocidad moderada, no causar molestias a las demás personas		2			2
Consecuente con las adversidades		1			1
Cumplir la normativa	2	37	2	4	45
Cumplir la normativa y respetar al resto de conductores		2			2
Forma de conducir que beneficia a los demás usuarios y reduce al mínimo los accidentes y disgustos		1			1
Forma de conducir que beneficia a los demás, estar siempre atento				1	1
No estorbando el tráfico y respetar las señales de circulación			1		1
Precaución		1		1	2
Precaución y moderación		3			3
Prudencia				1	1
Responsable		5	1	2	8
Saber en todo momento lo que tengo que hacer	1	7	3		11
Segura y respetuosa		3	1		4
Segura y responsable	1	3		1	5
Seguridad	3	12	2	2	19
Velocidad adecuada y respetando las señales				1	1
Conducir a velocidad adecuada y respetando las señales		1			1
Conducir tranquila y fríamente		1			1
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>110</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>150</b>

Fuente: GIE, Parc Científic de Barcelona, Estudio "La formación del conductor joven responsable: Cuestionario Jóvenes", Barcelona, 2004.

A partir de estas definiciones elaborar un decálogo no es una tarea fácil, pero no por ello menos importante. En la tabla 2, podemos observar una aproximación a lo que sería un decálogo de seguridad elaborado por Paco Costas.

**Tabla 2** Decálogo de la seguridad

	<b>Descripción</b>
Tú decides	Un automóvil es solamente una máquina que obedece las órdenes que le transmite en forma de decisiones y movimientos, el cerebro de su conductor.
Máxima concentración	El conductor de un automóvil no puede depositar su seguridad en el instinto.
No existe la parada absoluta	La distancia de detención es igual a la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.
Una masa en continuo movimiento	Cuanto mayor es la velocidad es mayor el riesgo de perder el control del vehículo y menor la posibilidad de neutralizarlo.
Compañeros de viaje	El pasajero de cualquier vehículo en movimiento, si no va sujeto de alguna forma, tiende a desplazarse en la misma dirección y con la misma intensidad en la que se mueve el vehículo.
Velocidades a la carta	A partir de ciertas velocidades se disparan el consumo de combustible, aumentan el desgaste de los neumáticos, la mecánica y las vías soportan un mayor esfuerzo y deterioro.
Viajemos con un enemigo invisible	Todo objeto en movimiento acumula una energía cinética, que aumenta con el cuadrado de la velocidad.
No son infalibles	Cuando en una colisión frontal se dispara el airbag, lo hace a una velocidad entre 250 a 300 kilómetros por hora.
Los sistemas ABS, ese maravilloso invento	Los sistemas de frenos ABS forman un dúo entre los más importantes avances técnicos del automóvil.
Ese peligroso compañero de fiesta	Los excesos de velocidad y el desprecio a las medidas de protección y retención, el alcohol es una de las mayores causas de mortandad en el tráfico en todo el mundo.

Fuente: Paco Costas, "Decálogo de seguridad"  
<http://www.pacocostas.com/svial46.html>.

Entre los principales elementos que destacan los jóvenes de cuáles serían las guías para obtener una conducción responsable tendríamos:

1. Cumplir y respetar las normas
2. Paciencia
3. Buen observador
4. Prudencia
5. Precaución
6. Seguridad
7. Tranquilidad
8. Sentido común
9. Madurez
10. Velocidad Adecuada.

## Bibliografía

ANUARI ESTADÍSTIC D'ACCIDENTS A CATALUNYA 2002. Servei Català de trànsit. Generalitat de Catalunya

ANUARIO ESTADÍSTICO ACCIDENTES 2002. Dirección General de Tráfico

ALONSO F, SANMARTÍN J, CALATAYUD C, ESTEBAN C, MONTORO L; et. al. (2003) *Formación y educación vial. Una visión de la población española*. Cuadernos de reflexión Attitudes

ALONSO, FRANCISCO, ET AL (2003). "Formación y educación vial. Una visión a través de la población española". Attitudes. Barcelona

COMISIÓN DE LA COMUNIDADES EUROPEAS, (2003) "Programa de acción europea de seguridad vial: Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí al 2010: una responsabilidad compartida" COM (2003) 311 final (Bruselas: Comunicación de las Comunidades 2003).

COSTAS, PACO, Estudio siniestralidad España  
(<http://www.pacocostas.com/svial43.html>)

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Anuario Estadístico General 2002. (Madrid: Ministerio del Interior , 2003

EDITORIAL, EL MUNDO MOTOR, 1 abril 2004 La Generalitat critica la campaña de la DGT.

GIE, Parc Científic de Barcelona, Estudio "*Conductores Seniors en autopistas: Presente y futuro*", Barcelona, 2002

GONZÁLEZ LUQUE, JUAN CARLOS, et al. "La seguridad vial no es accidental". Tráfico marzo-abril 2004. (Madrid: Dirección General de Tráfico, Instituto MAPFRE Seguridad Vial, "Informe sobre Jóvenes conductores". Miguel Muñoz Medina (1997)

LÍNEA DIRECTA ASEGURADORA, "¿Como conducen los jóvenes españoles?" (Madrid: <http://www2.lineadirecta.es> 2001)

LÍNEA DIRECTA ASEGURADORA, "Hábitos del conductor español por comunidades autónomas" (Madrid: <http://www2.lineadirecta.es>, 1999).

MENÉNDEZ, JUAN M. "Erradicar los accidentes, objetivo mundial". Tráfico marzo-abril 2004. (Madrid: Dirección General de Tráfico, 2004)

MONCLÚS, Jesús, "Estudio RACE-Universidad Carlos III." Autoclub (Madrid: Autoclub: 2002)

MORÁN, Carmen, "Los Accidentes de tráfico se sitúan entre los grandes problemas de salud", La Vanguardia 7 abril 2004 (Barcelona: La Vanguardia, 2004).

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen" (Ginebra: OMS 2004).

RACC, "Los hombres y los mujeres en la conducción. Encuestas RACC de movilidad y seguridad vial". (Madrid [www.racc.es](http://www.racc.es) 2004)

S.J "Siniestralidad a la baja" Tráfico enero-febrero 2003. (Madrid: Dirección General de Tráfico, 2003)

SERVER CATALÀ DE TRÀNSIT Butlletí del servei català de trànsit.marzo 2004

## **Páginas Internet**

Periódicos digitales:

[www.elpais.es](http://www.elpais.es)

[www.lavanguardia.es](http://www.lavanguardia.es)

[www.elperiodico.com](http://www.elperiodico.com)

Buscadores:

[www.google.es](http://www.google.es)

[www.yahoo.es](http://www.yahoo.es)

[www.dgt.es](http://www.dgt.es) (Dirección General de Tráfico)

[www.cesvimap.com](http://www.cesvimap.com) (Instituto Mapfre de Seguridad Vial)

[www.racc.es](http://www.racc.es) (Real Automóvil Club de Catalunya)

[www.lineadirecta.com](http://www.lineadirecta.com) (Línea Directa Aseguradora)

[www.gencat.net/transit/index.htm](http://www.gencat.net/transit/index.htm) (Servei Català de Trànsit)

[www.webintras.uv.es/home](http://www.webintras.uv.es/home) (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial)

[www.motor.terra.es/motor/](http://www.motor.terra.es/motor/)

[www.idescat.es](http://www.idescat.es) (Institut d'Estadística de Catalunya)

[www.ine.es](http://www.ine.es) (Instituto Nacional de Estadística)

[www.attitudes.org](http://www.attitudes.org) (Proyecto "Attitudes Audi")

[www.anesdor](http://www.anesdor) (Asociación Nacional del sector de dos ruedas)

[www.cje.org](http://www.cje.org) (Consejo de la Juventud de España)

[www.cis.es](http://www.cis.es) (Centro de Investigaciones Sociológicas)

[www.aidex.es](http://www.aidex.es) (Observatorio Extremeño de la Juventud)

[www.pacocostas.com](http://www.pacocostas.com)

<http://www.seguridad-vial.net/home.htm>

Comisariado Europeo del automóvil