

Desde la entrada en vigor de la L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial los delitos contra la seguridad vial representan un número importante de los cometidos. En el 2012 las sentencias condenatorias por alguno de estos delitos se elevó a 97.359.

La mayoría de los delitos contra la seguridad vial están relacionados con conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas. En 2012 estas infracciones representaron el 68%, seguidos a gran distancia por el delito de conducir sin permiso (27% del total).

Solo un pequeño grupo de sentencias por delitos contra la seguridad vial castigan estas conductas con penas de prisión. La gran mayoría son sancionadas con medidas alternativas.

En el año 2012 fueron dictadas un total de 61.161 medidas de Trabajo en Beneficio de la Comunidad (TBC) como sanción para este tipo de delitos.

Estos TBC pueden ser sustituidos por talleres de actividades en seguridad vial (TASEVAL) que deberán estar estructurados en dos partes. La primera centrada en la realización de actividades formativas dirigidas a evitar la propia reincidencia delictiva del penado/a (20 horas formativas) y la segunda, centrada en la realización de actividades de utilidad pública (número de horas variable en función de las jornadas de TBC a cumplir) dirigidas a prevenir accidentes de tráfico de otros grupos de riesgo o población general.

### Método:

Se aplicaron las jornadas de concienciación a cinco grupos en distintas localidades de Galicia a los que asistieron un total de 128 infractores la mayoría de los cuales presentaban delitos relacionados con conducir bajo los efectos del alcohol (64%) o hacerlo sin el permiso de conducir (30%). Para evaluar los efectos de la intervención se aplicó en la sesión inicial (pretest) y en la final (postest) una batería de pruebas en las que se evaluaba compuesta por la escala CRV-SV, la versión breve del Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT-C) y la escala de estados de cambio en la conducción. Los resultados encontrados evidencian mejoras significativas en los participantes que justifican la realización de este tipo de intervenciones substitutivas de las penas de TBC.

## Jornadas de Concienciación

### Coordinadora del Grupo de Tráfico y Seguridad (COPG)

Eva Muíño Gómez, Coordinadora  
M<sup>a</sup> Jesús Sánchez Peteiro  
Pilar Casal Devesa  
Eduardo Anoeta Rodríguez  
Rosa M<sup>a</sup> Domínguez Cameán  
Carlos Gestal Gestal  
Juan Bonome Rodal  
María Mariño Barca

Las Jornadas de Concienciación son intervenciones grupales que se ajustan a las líneas directoras de los TASEVAL y de naturaleza eminentemente psicológica que ha sido puesta en marcha en Galicia por el Grupo de Tráfico y Seguridad (COPG).

A partir de esta experiencia ha surgido el programa PsicoVial.

## RESULTADOS

Aspectos Generales sobre Seguridad Vial	Pretest		Postest		Prueba t
	Media	Sx	Media	Sx	
<b>Velocidad</b>					
Con los coches y las carreteras actuales los límites de velocidad deberían ser mayores.	1,46	1,33	1,73	1,27	-2,08*
En ciudad, con más de un carril por sentido debería poder circularse a más de 50 km/h	2,02	1,51	2,56	1,19	-3,58**
Conducir con exceso de velocidad aumenta el estrés y la agresividad	1,11	1,23	0,81	1,09	2,16*
La instalación obligatoria de limitadores de velocidad en los vehículos reduciría el número de accidentes de tráfico	1,57	1,33	1,17	1,18	2,77**
En ocasiones, rebasar los límites de velocidad ayuda a mantener la atención en la carretera	2,34	1,52	2,80	1,30	-2,73**
Hay tramos de carretera donde, aunque está prohibido, exceder los límites de velocidad no es peligroso	1,96	1,49	2,28	1,45	-2,15*
<b>Alcohol y drogas</b>					
El alcohol que se bebe durante las comidas no es peligroso para la conducción	2,56	1,37	2,87	1,27	-1,99*
<b>Otros</b>					
Llevar el móvil encendido en el coche no es peligroso si no se atiende la llamada.	1,66	1,38	2,19	1,39	-2,77**
Mejorar las infraestructuras sería la medida más eficaz para reducir los accidentes.	0,97	1,00	1,27	1,28	-2,42*

Valores Universales en Seguridad Vial	Pretest		Postest		Prueba t
	Media	Sx	Media	Sx	
Es indignante que la gente apurque en segunda fila por motivos personales.	1,38	1,32	1,04	1,18	2,03*
Se debería sancionar más duramente los errores en el tráfico.	2,33	1,20	1,74	1,21	4,45**
Se debería prohibir la conducción a quien sople un peligro en la carretera.	0,96	1,23	0,86	0,91	2,18*
Todo responsable de accidente debería ser duramente sancionado.	1,93	1,42	1,44	1,26	3,64**
Todo conductor o peatón es social y legalmente responsable de las consecuencias que pudieran derivarse de la circulación con su vehículo.	0,86	1,16	0,47	0,69	3,35**
Resulta molesto que la gente adelante a más velocidad de la permitida.	1,91	1,35	1,47	1,25	2,87**
Incumplir las normas de circulación es una falta de respeto a los demás usuarios de las vías.	0,79	1,03	0,47	0,81	2,57*

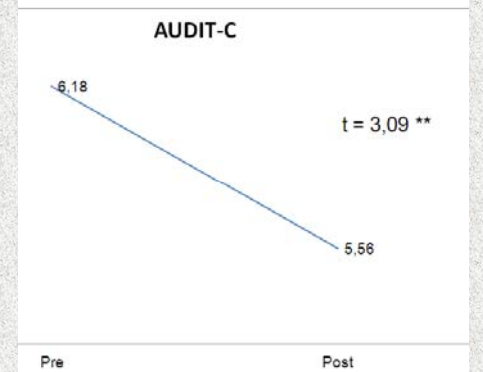
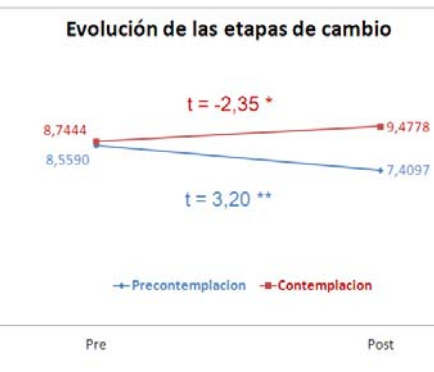
El sentido de las puntuaciones era: 0=Totalmente de acuerdo / 4=Totalmente en desacuerdo. Se ha resaltado la puntuación que refleja actitudes más favorables a la afirmación.

### Aspectos Generales sobre Seguridad Vial

40 ítems en los que los sujetos deben manifestar su grado de acuerdo o desacuerdo sobre aspectos relacionados con el consumo de alcohol al volante, la velocidad, la distracción, la conducta temeraria al volante, el uso de sistemas de retención o el uso de drogas. Los análisis psicométricos realizados sobre las escalas propuestas no apoyan la fiabilidad ni la validez de las escalas. Por ese motivo se han analizado los ítems de forma individual. Se han encontrado diferencias pre-post en 11 de los 40 ítems. En todos los casos los cambios reflejan una mejora en las actitudes hacia la seguridad vial.

### Valores Universales en Seguridad Vial

30 afirmaciones referidas a los valores universales trasladados al sistema del tráfico. Los análisis realizados no apoyan la existencia de una estructura factorial con sentido teórico. Se presentan los resultados de los 7 ítems en los que se observaron diferencias significativas. Todas ellas reflejan una mejora después de la intervención.



Además de los cambios actitudinales las jornadas de concienciación también se mostraron eficaces a la hora de fomentar una motivación para el cambio positiva, reduciendo las puntuaciones en la escala de precontemplación e incrementándose los valores en la escala de contemplación.

También se observó una reducción significativa en el consumo de alcohol medido a través del AUDIT-C.

### PsicoVial Colexio Oficial de Psicoloxía de Galicia

- Evaluación para la individualización de la intervención
- Motivación para el cambio
  - Clientes no voluntarios
- Apoyo psicológico para el cambio
  - Colaboración para el desarrollo de planes de cambio realistas
- Entrenamiento de habilidades
  - Estrategias para evitar conducir después de haber bebido
  - Estrategias de manejo de reacciones emocionales
  - Fomento autoeficacia
- Derivación para terapia de los casos que lo precisen

### Las etapas de cambio



### El establecimiento de metas

#### Generalidades

- Metas no realistas
- Ser un conductor más prudente
- Cumplir las normas al volante
- Ser mejor conductor
- Dejar de beber

#### Metas concretas y realistas

- Dejar el coche cuando se sale de fiesta
- Beber menos
- Beber bebidas sin alcohol cuando se tiene que conducir
- Conducir con el limitador de velocidad activado

### Planificando el cambio

- El establecimiento de metas realistas
- Las posibles alternativas para alcanzarlas
- El diseño de un plan de acción

### Las posibles alternativas



### La puesta en marcha del cambio

- Adquisición de habilidades
- Apoyo y seguimiento en el proceso de cambio

- Xosé Antón GÓMEZ FRAGUELA/Beatriz GONZÁLEZ IGLESIAS/Eva MUIÑO GÓMEZ: «Evaluación de los Talleres de Actividades en materia de Seguridad Vial en Galicia»

Con motivo de la modificación del Código penal en materia de seguridad vial (LO 15/2007, de 30 de noviembre), el número de delitos relacionados con el tráfico y la Seguridad Vial han desbordado los medios y posibilidades de conmutar las penas con TBC. Para dar respuesta a este problema el Grupo de Tráfico y Seguridad del Colexio

Oficial de Psicología de Galicia propuso en 2008 a Instituciones Penitenciarias un Proyecto Piloto para la realización de unas “Xornadas de Concienciación” en sustitución de los TBC. En esta comunicación se presentan algunos resultados de la evaluación de la experiencia realizada en 2011 adaptando las jornadas iniciales al esquema aprobado en la Instrucción I 2/2010/DGCTMA, de 10 de marzo, sobre la gestión administrativa de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad contra la seguridad del tráfico: los talleres de actividades en seguridad vial. Se aplicaron cinco grupos en distintas localidades de Galicia a los que asistieron un total de 128 infractores la mayoría de los cuales presentaban delitos relacionados con conducir bajo los efectos del alcohol (64%) o hacerlo sin el permiso de conducir (30%). Para evaluar los efectos de la intervención se aplicó en la sesión inicial (pretest) y en la final (postest) una batería de pruebas en las que se evaluaba compuesta por la escala CRV-SV, el AUDITC y la escala de estados de cambio en la conducción. Los resultados encontrados evidencian mejoras significativas en los participantes que justifican la realización de este tipo de intervenciones substitutivas de las penas de TBC.