

Close To, experiencia educativa a nivel europeo para incidir en conductores principiantes

Tatiana Mora*

www.paueducation.com



Resumen

El proyecto *Close To* ha desarrollado un innovador método pedagógico que busca disminuir los accidentes de tráfico basándose en el enfoque de «aprendizaje entre iguales». Implementado en autoescuelas de once países de la Comunidad Europea, incorpora la figura del mentor (*peer*): una víctima o causante de un accidente, quien relata su vivencia a los alumnos, para sensibilizarlos sobre el riesgo de conducir de forma temeraria. El método pedagógico desarrollado por *Close To* ha sido evaluado positivamente, ya que se ha observado la incidencia de los mentores en la reducción de comportamientos de riesgo de los conductores noveles.

Close To, co-financiado por la Comisión Europea desde 2007, ha sido coordinado en España por PAU Education, entidad experta en educación vial y en construcción de comunidades y operador de la *European Road Safety Charter* (www.paueducation.com).

Palabras clave: mentor; pares/*peers*; causante/*offender*; accidentes de tráfico; conductas de riesgo; jóvenes conductores.

Resum. *Close To, una experiència educativa a nivell europeu per millorar la formació dels conductors novells*

El projecte *Close To* ha desenvolupat un innovador mètode pedagògic, que té per objectiu disminuir els accidents de trànsit a partir de l'enfocament «aprenentatge entre iguals». S'ha implementat en autoescoles d'onze països de la Comunitat Europea, i s'incorpora la figura del mentor (*peer*): una víctima o causant d'un accident, que relata la seva vivència als alumnes, per sensibilitzar-los sobre el risc de conduir de manera temerària. El mètode pedagògic desenvolupat per *Close To* ha estat avaluat positivament, ja que s'ha observat la incidència dels mentors en la reducció dels comportaments de risc en els conductors novells.

Close To, co-finançat per la Comissió Europea des de 2007, ha estat coordinat per PAU Education, entitat experta en educació viària i en construcció de comunitats i operador de la *European Road Safety Charter* (www.paueducation.com).

Paraules clau: mentor; entre iguals/*peers*; causant/*offender*; accidents de trànsit; conductes de risc; joves conductors.

* PAU Education. Directora del Departamento de Estrategia. Muntaner, 262, 3º. 08021 Barcelona.

Abstract. *Close To, an educational European experience to improve the drivers beginners training*

Through the *Close To* project, an innovative educational method based on a peer education has been developed in order to reduce traffic accidents. The method has been implemented in driving schools in 11 European countries, and incorporates the figure of the peer mentor: an accident victim or traffic offender who talks to pupils about his/her experience, raising awareness about the risks of reckless driving. The educational method developed through *Close To* has been positively evaluated, and the peer mentors' work has been seen to reduce reckless driving among new drivers.

Close To, co-financed by the European Commission since 2007, has been coordinated in Spain by PAU Education, which has extensive experience in road safety education and building communities, and operates the European Road Safety Charter (www.paueducation.com).

Keywords: Mentor; peers; offender; traffic accidents; reckless behaviour; young drivers.

Sumario

Contexto	Los resultados de la evaluación
La metodología de educación emocional	Procedimiento
La formación de mentores y profesores	Resultados generales
Encuentro e intercambio con los alumnos de autoescuela	Resultados de España
La experiencia en Europa	Conclusiones
	Referencias

Contexto

En toda Europa, los conductores principiantes son el grupo con mayor número de accidentes de tránsito (Novoa et al, 2009). Son los jóvenes, y en especial los hombres jóvenes, quienes a pesar de poseer un conocimiento teórico amplio, los que más se arriesgan al volante con actitudes cuyo objetivo es probarse a sí mismos y a los demás que son «expertos». Está demostrado que la carencia de experiencia al volante es proporcional al deseo de demostrar a los demás sus habilidades (Jonah, 1998). Es importante detectar estas contradicciones para concienciar a los conductores noveles jóvenes sobre los riesgos típicos del grupo de edad al que pertenecen; sensibilizarlos sobre los factores que influyen en su conducta y aumentar la conciencia que tienen de sí mismos. Por último, es importante favorecer su capacidad y agilidad para el autocontrol.

Una revisión de las recientes publicaciones sobre la efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia (Novoa et al, 2009), señala la falta de datos de evaluación fiables en las intervenciones de prevención

centradas en el individuo que tienen como objetivo reducir la exposición al riesgo y la probabilidad de que se produzcan accidentes. Señalan, asimismo, la falta de evidencia del trabajo preventivo con jóvenes (programas basados en el desarrollo de habilidades o la resistencia a la presión social). Por otro lado, estudios orientados a medir la incidencia de la formación de los jóvenes conductores en la seguridad vial (recopilados por Langford, 2003) señalan la ineficacia de los programas convencionales de formación de conducción existentes. Entre las posibles razones que la explican podemos encontrar: su duración es muy corta o bien están únicamente motivados por la obtención del carné de conducir (Williams y Ferguson, 2005); no se enfocan a una actitud hacia el riesgo, típica de la edad, y a una sobreexposición a él, como por ejemplo conducir a altas horas de la noche (Australian Highway Traffic Safety Administration, 1999) y, por último, sus metodologías de evaluación son muy pobres para identificar posibles beneficios en la seguridad vial (Elvik y Vaa, 2004).

Ante el fracaso de las campañas preventivas, así como de los programas de prevención y de formación actuales; la falta de evidencia sobre los resultados de las intervenciones; y la creciente cifra de conductores noveles implicados en accidentes, la Comisión Europea (*DG Mobility and Transport*) buscó implementar un nuevo programa educativo que pudiese provocar un cambio de conducta en los jóvenes abordando los factores emocionales y sociales (PAU Education 2010a). Un método pedagógico que pudiese implementarse en las autoescuelas y fuese capaz de responder a cómo inculcar en los jóvenes una percepción crítica de sus patrones de conducta y sus tendencias de riesgo. Además, cuya metodología pudiese ser científicamente evaluada.

El proyecto *Close To*, que en inglés significa «cercano a», fue concebido como una iniciativa que responde a todas estas reflexiones, al establecer en las autoescuelas un sistema que introduce a *peers* (iguales o semejantes), que relatan a los alumnos sus experiencias como causantes o víctimas de accidentes.

Bajo la premisa de la identificación, los *peers* o iguales son personas similares en edad y experiencia, quienes con un lenguaje cercano se dirigen a los alumnos y reflexionan con ellos sobre los comportamientos de riesgo.

Con esta metodología, el modelo *Close To* busca provocar cambios de mentalidad y conducta en los conductores principiantes; pero también desarrollar un modelo educativo aplicable en las autoescuelas europeas (Pfeiffer, 2006).

Este método de trabajo de joven a joven (*peer to peer*) ya se ha aplicado con éxito en campañas preventivas contra enfermedades de transmisión sexual y programas contra consumo de drogas, en los que se recurre a que otra persona de la misma edad y similares características sea la que transmita un mensaje asentado en la autenticidad.

El proyecto se basa en la posibilidad de trabajar a partir del aprendizaje emocional en las autoescuelas y en su incidencia en un cambio de conducta. En la búsqueda de este cambio de actitud con el fin de reducir las cifras de accidentes (Pfeiffer, 2006), la Comisión Europea cofinanció de 2004 a 2006 (PAU Education 2010c) una primera implementación piloto del programa *Close To* en cinco países europeos (Austria, Alemania, República Checa, Suecia

y Polonia). El notable éxito de esta implementación piloto instó a que la Dirección General de Movilidad y Transporte ampliara su marco de acción a once países de la Unión Europea: Austria, Alemania, Grecia, Chipre, Polonia, República Checa, Eslovenia, Francia, Suecia, Hungría y España.

Desde el punto de vista de la Comisión Europea, el modelo *Close To* propone un enfoque adecuado para hablar de temas como el estilo de vida, el origen social, la presión de grupo, la aceptación de las reglas y los hábitos en el consumo de drogas, que hasta ahora no habían sido tratadas. Condiciones básicas, y de gran influencia, en la propensión al riesgo de los conductores noveles jóvenes.

La metodología de educación emocional

El módulo *Close To* tiene un sistema común de funcionamiento basado en la intervención de la innovadora figura de un «mentor» o persona semejante que ha vivido un accidente, ya sea como causante o como víctima, quien relata a los alumnos su experiencia. Los jóvenes asistentes pueden debatir sobre las condiciones y las consecuencias de una conducción temeraria que podrían haber cometido ellos mismos. La clave es que los alumnos vean y escuchen a una persona joven, cercana, de características similares a su grupo que, abierta y honestamente, muestra las consecuencias de una conducta de riesgo al conducir.

Hay muchos factores que influyen en la conducta de los jóvenes y en especial en los riesgos que asumen al conducir. No es fácil tampoco sensibilizar a los principiantes sobre los factores externos que les afectan e influyen y, además, favorecer su capacidad y agilidad para autocontrolarse. Esto no puede enseñarse en un curso tradicional de conducción (véase: niveles 1 y 2 de la matriz GDE) y, por lo tanto, era necesario implementar métodos de instrucción diferentes que fomentasen el autoanálisis y respondiesen a preguntas como: ¿Cuándo reacciono emocionalmente?, ¿cómo quiero ser percibido por los demás?, ¿en qué situaciones pienso en las consecuencias?

El marco general: la matriz GDE

La matriz GDE parte del hecho actualmente constatado de que la conducción es algo más que el hecho de saber manejar correctamente el coche. Aspectos tales como la planificación de la ruta y la concienciación previa de los factores de riesgo que esta pueda acarrear se traducen en una definición jerárquica del cometido del comportamiento de los conductores sobre la que se basa la matriz.

Como puede verse en la tabla 1, la matriz GDE describe cuatro niveles diferentes. Dentro del nivel inferior se engloban las pautas de sentido común; el inmediatamente superior hace referencia a las reglas de conducción propiamente dichas; el tercero, por su parte, se centra en las condiciones específicas de la ruta del viaje en sí; por último, en la parte superior de la tabla, nos encontramos con aspectos de índole social, tales como la presión del grupo.

Las columnas detallan a su vez los tres factores de la conducción vial: el conocimiento de las reglas y las habilidades requeridas mediante estas, los agentes de riesgo que deben ser conocidos por todos los conductores y, por último, la autoevaluación.

Tabla 1. Niveles y factores de la matriz europea

Nivel jerárquico de comportamiento	Contenido de la formación vial		
	Conocimiento y habilidades que el conductor tiene que dominar	Factores que aumentan el riesgo que el conductor debe conocer/ poder evitar	Autoevaluación
Metas de vida y habilidades en la vida	Conocimiento/control sobre la manera en que las metas/valores de la vida, estilo de comportamiento, normas de grupo, etc., afectan a la conducción	Conocimiento/control sobre los riesgos relacionados con las metas/valores, estilo de comportamiento, presión social, abuso de sustancias, etc.	Conciencia de las tendencias personales, como control de impulsos, motivos, estilo de vida, valores, etc.
Metas y contexto de la conducción	Conocimiento y habilidades: consideraciones relacionadas con el viaje	Conocimiento y habilidades: riesgos relacionados con las metas del viaje, estado de la conducción, presión social, propósito de la conducción	Conciencia de las habilidades de planeación, metas de conducción típicas, motivaciones para conducir personales
Dominio de las situaciones de tráfico	Conocimiento y habilidades generales: reglas, regulación de la velocidad, márgenes de seguridad, señalización, etc.	Conocimiento y habilidades: velocidad incorrecta, márgenes de seguridad estrechos, reglas no respetadas, etc.	Conciencia de las habilidades, estilo de manejo, percepción del peligro, etc., personales
Maniobra del vehículo	Conocimiento y habilidades básicas: maniobrar, propiedades del vehículo, fricción, etc.	Conocimiento y habilidades: riesgos relacionados con la maniobra, etc.	Conciencia de los puntos fuertes y débiles: habilidades de conducción básicas, personales, etc.

Cabe señalar que los niveles más altos de la primera columna raramente se incluyen en los programas de formación del conductor. Por otro lado, en relación a los factores de riesgo, es importante señalar que este es diferente en los distintos niveles de su correspondiente columna. Cuanto más alto es el nivel, más complejo es el factor de riesgo. No obstante, la autoevaluación es, en última instancia, la dimensión más difícil de tratar en el programa de formación de conductores debido a la dificultad de medirla a medida que se sube en los niveles de la matriz.

La combinación de los cuatro niveles y de sus factores hace de la matriz una herramienta extremadamente útil y fundamental, que se convierte hoy en día en base de la formación del conductor en muchos países europeos.

El modelo *Close To* utiliza una metodología aplicada que se basa en dos elementos: en la incorporación de la educación emocional para incidir en la actitud de riesgo de los jóvenes conductores (véase: niveles 3 y 4 de la matriz GDE) y en la importancia de que dicha educación se realice de un igual a otro igual (metodología de *peer education*) (PAU Education, 2010b).

En la práctica, para implementar este método en las autoescuelas, se requería introducir en las clases de formación teórica tradicional un elemento nuevo: la figura del «mentor», con el que los jóvenes alumnos deben identificarse y ponerse en su lugar, para así conseguir que el testimonio induzca a una reflexión en el joven alumno sobre su propio comportamiento.

La necesidad de esta identificación requiere que el mentor sea una persona de las mismas características de los jóvenes estudiantes. Deben tener una edad similar a la de los futuros conductores, entre 18 y 25 años, así el mentor es visto como alguien más próximo que los instructores de la escuela, tanto por pertenecer al mismo grupo etario como por sus características conductuales. El relato del mentor es auténtico. De una forma sencilla y directa, el mentor comparte con los conductores noveles su propia experiencia y las consecuencias a las que ha tenido que enfrentarse como víctima o como causante de un accidente. La sinceridad es fundamental, pues al compartir su vivencia, los alumnos pueden sentir lo que él ha sentido.

Los mentores pueden ser las víctimas o los causantes de un accidente, conocidos como infractores u *offenders*. Ambos perfiles buscan llegar a provocar una reacción emocional que hace que los jóvenes se identifiquen con sus testimonios. Por lo general, en el caso de las víctimas, la reacción inmediata de los alumnos es sentir *dolor*; en el caso del *offender*, sin embargo, este transmite la *culpa* al dejar en evidencia conductas peligrosas con las que podrían identificarse.

Ambos tipos de mentor están dirigidos a suscitar la reflexión y la posterior toma de decisiones de los jóvenes sobre sus propios comportamientos.

La otra figura importante en esta formación es la del profesor de la autoescuela, quien debe introducir al mentor como un elemento de prevención en el curso y luego dirigir el debate que suscite su experiencia.

La formación de mentores y profesores

Tanto los profesores de la autoescuela como los mentores deben recibir una formación previa para conseguir que la instrucción a los conductores principiantes sea exitosa. Aquí no se trata de conocer las reglas o las leyes, sino de enfocar a los jóvenes mentores hacia sus propias experiencias, que se pueda crear una atmósfera adecuada que permita dejar aflorar libremente los distintos puntos de vista. La figura del mentor es esencial para el éxito de este modelo: debe ser una persona con visión crítica de su experiencia y poder convertir este testimonio en algo impresionante ante sus receptores.

Los mentores deben ser conscientes de que su papel es importante, de que su mensaje debe ser recibido, y no solo eso, sino que este testimonio debe motivar a los jóvenes e inducirlos a cambiar. Para poder transmitir su experiencia, los mentores deben haber reflexionado previamente sobre su propia vivencia y para ayudarlos en ello se les forma mediante diversos métodos que los llevan a abrirse, comunicarse mejor y presentar su mensaje a los alumnos.

Con esta formación de los mentores se pretende conseguir:

- Concienciar sobre el potencial de las conductas de riesgo características en los jóvenes.
- Aceptar el grado de responsabilidad individual de los conductores.
- Descubrir los conflictos generales y personales derivados del «guiarse por normas».
- Reflexionar y entender más profundamente la experiencia propia (circunstancias, evolución, motivaciones, sentimientos, consecuencias...).
- Considerar las posibilidades de autocontrol y las reacciones alternativas.
- Animar a asumir el reto de presentarse a un grupo.
- Practicar la presentación de experiencias personales y desarrollar capacidades de comunicación.

Durante un día de formación se prepara a los mentores para que sean capaces de redimensionar las consecuencias del accidente en el que se han visto involucrados y poder transmitir esa experiencia mediante una educación emocional. El enfoque debe estar orientado a la práctica e incluir tanto aspectos afectivos como lógicos.

Mediante dinámicas y pautas aprendidas de comunicación, un grupo de jóvenes mentores analizarán sus experiencias frente al resto del grupo, el cual realizará observaciones.

Esta formación a los jóvenes mentores, entre sus iguales, les permite sentirse valorados y considerados al convertirse en un recurso de aprendizaje para los instructores de la autoescuela y un modelo con el cual interactuar para los alumnos.

Los profesores de la autoescuela también deben recibir una formación, principalmente enfocada a conocer los objetivos y los métodos del módulo *Close To*. Su papel en este método formativo es esencial; son ellos los que inte-

gran este nuevo enfoque en las clases que hasta ahora estaban impartiendo y deben cambiar su rol de experto por el de facilitador.

En este papel, deben ser capaces de introducir la figura del mentor, moderar y utilizar su historia para incidir en la prevención de las conductas de los conductores.

Los instructores serán formados durante un día para poder presentar al mentor en sus aulas, crear las condiciones básicas que fomenten la interacción del mentor y los alumnos, moderar las clases y participar con sus opiniones en el debate.

Encuentro e intercambio con los alumnos de autoescuela

El instructor usará la figura del mentor recurrentemente en las clases teóricas para ejemplificar, reforzar conocimientos o incidir en cambios de conductas. Por esta razón, es él quien debe crear un ambiente que favorezca la participación de los alumnos y del mentor, exprimiendo al máximo su visita.

El profesor debe seguir ciertas pautas en el encuentro. Es fundamental que previamente se haga énfasis sobre las cifras de conductores principiantes implicados en accidentes de tráfico. Que se hable sobre conductas temerarias, la propensión a asumir riesgos y que tanto el profesor de la autoescuela como los alumnos hablen de sus propias experiencias. Esto rompe el hielo y sirve de introducción para que el mentor cuente su historia de una forma más relajada.

El mentor presenta su propia experiencia. Explica sus motivos, las circunstancias y las consecuencias de dicha experiencia, a la vez que comparte sus conclusiones sobre la misma.

Tras escuchar el testimonio, los alumnos preguntan e intercambian opiniones y experiencias mientras el instructor ejerce de moderador.

Los debates no tienen un mismo resultado ya que los niveles de participación varían; a veces la participación es más dinámica que otras y los aportes siempre son muy diferentes. Algunos alumnos expresan su incompreensión ante ciertas conductas, mientras otros hablan abiertamente de las experiencias y de sus propios comportamientos de riesgo. La historia del mentor siempre impacta a los alumnos, que se sienten impresionados por las consecuencias emocionales, económicas y legales que un comportamiento irreflexivo y arriesgado comporta para el autor y para los usuarios de las carreteras.

Al ser alguien como ellos, los alumnos se identifican con la historia. El mentor ejerce como modelo para los jóvenes principiantes, que relacionan con su historia la propia preocupación y reconocen en él las influencias que afectan a su comportamiento (de riesgo). Al mismo tiempo, el mentor promueve la reflexión y anima a hablar sin tapujos, tanto de sus experiencias como de su autoevaluación, lo que permite trabajar y, en el mejor de los casos, conseguir un cambio consciente.

La experiencia en Europa

El modelo de implementación de *Close To* ha sido el mismo en cada uno de los once países participantes; sin embargo, cada uno de ellos presenta algunas diferencias al llevar a cabo su implementación, cuando se adecua a las realidades locales. Es el caso de la búsqueda de los mentores, que en cada país se realizó de manera diferente según las facilidades de cada uno de ellos (tabla 2). En algunos estados se pudo recurrir a las bases de datos, usar información de compañías aseguradoras o por datos de la policía; en otros se buscó a jóvenes que participaban en programas de formación o recuperación de puntos. También se contactó con asociaciones de víctimas, y se usaron contactos personales.

A pesar de su éxito, la implementación del método presentó algunas dificultades generales y otras que respondían a la idiosincrasia de cada país.

Entre los retos habituales estuvo la compleja búsqueda de mentores y el decidir sobre el perfil adecuado de este. Otro inconveniente fue el que algunas autoescuelas contaban con pocos alumnos como para aplicar el módulo, como en el caso de España, en donde el curso teórico presencial no es obligatorio. En países como Polonia, República Checa y Hungría, la dificultad se presentó a la hora del debate, ya que los alumnos de esos países no están acostumbrados a discutir y se requirió de mayores incentivos por parte del instructor y el mentor para instar a la participación.

De todos los países en donde se puso en práctica *Close To*, Austria, Alemania, Chipre, Polonia y Suecia ya han institucionalizado el método; el resto de países están en el período de presentación de resultados e inicio de discusión para su posible institucionalización.

Tabla 2. Relación de países y origen de los mentores

País	Origen de los mentores
Austria	Sistema penitenciario + Sistema de medidas penales alternativas
Austria	Sistema penitenciario + Sistema de medidas penales alternativas
Alemania	Sistema de medidas penales alternativa
Chipre	Servicio militar
Eslovenia	Asociaciones de víctimas
España	Curso de recuperación de puntos del carné de conducir (infractores) + contactos de autoescuelas (víctimas)
Francia	Sistema de medidas penales alternativas + Contactos de autoescuelas
Grecia	Asociaciones de víctimas
Hungría	Sistema de medidas penales alternativas
Polonia	Sistema de medidas penales alternativas + Contactos de autoescuelas
Chequia	Asociaciones de víctimas + Contactos de autoescuelas
Suecia	Empresas aseguradoras

En España la implementación de módulo *Close To* ha sido coordinada por PAU Education —operador del European Road Safety Charter, experto en educación vial y en construcción de comunidades—, y se ha realizado a través de la colaboración con las instituciones siguientes: el RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya) y la Càtedra de Formació i Educació Viàries de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), así como con el respaldo institucional del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

Los resultados de la evaluación

La implementación europea del módulo concluyó con una fase de evaluación y análisis basados en un diseño experimental, realizada por el Instituto de Tránsito y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de Valencia (Molina, 2010; San Martín, 2010).

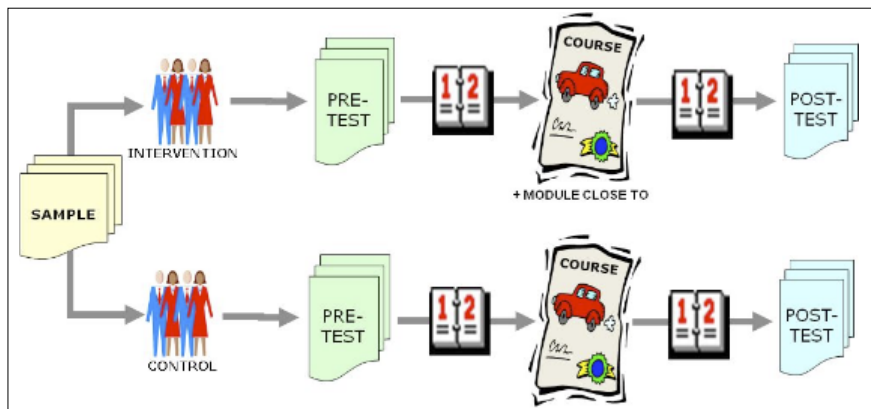
El objetivo principal de la evaluación fue conocer hasta qué punto *Close To* tuvo un impacto positivo en la formación para la conducción de los alumnos. El logro de este objetivo se planificó a través de la implementación de un diseño de investigación experimental, un sólido método científico orientado a determinar qué cambios son causados por un factor específico, en este caso *Close To*.

El análisis se ha elaborado con datos de los once países participantes entre 2007 y 2009, y ha podido comparar los comportamientos de los jóvenes que han pasado por *Close To* (grupo de intervención) y los que han seguido el plan de formación convencional para adquirir el permiso de conducir (grupo de control).

Una vez recuperada la información por parte de todos los países participantes, se obtuvieron 8.125 registros de datos. Con el fin de limpiar estos datos, tres estrategias principales fueron aplicadas: la exploración de las distribuciones variables proporcionó información que sirvió para corregir algunos valores específicos o recodificarlos como valores ausentes; el análisis de la tasa de respuesta: sujetos con una tasa de respuesta muy baja fueron desechados; y la exploración de modelo de respuesta aberrante: sujetos con modelo de respuesta «repetidor» o «caótico» fueron suprimidos de la base de datos. Según estas estrategias de análisis de calidad de datos, los registros de datos de 144 participantes fueron eliminados de la base de datos, que alcanzó un tamaño final de la muestra de 7.981.

Procedimiento

La recolección de datos respondió al diseño de investigación seguido en este estudio, es decir, un diseño «antes y después» con la intervención aleatoria y grupos de control (esquema 1). La ordenación aleatoria no se realizó a nivel de los sujetos (estudiantes), pero sí a nivel de los grupos de estudiantes de las autoescuelas. El diseño «antes y después» implicó la conducción de dos estudios tanto en la intervención como a en los grupos de control: el primer estudio (pre-test) fue aplicado justo antes de la sesión de *Close To*, mientras que el segundo (post-test)



Esquema 1. Diseño de la investigación.

fue aplicado entre tres y seis meses después de la obtención del permiso de conducir. Ambos estudios estaban basados en un cuestionario auto implementado que incluía las medidas orientadas a evaluar la escala de *comportamientos* de riesgo en la conducción (escala DBS) y la escala orientada a evaluar *actitudes* hacia la conducción (escala DAS), así como las medidas de control.

La información estadística descriptiva relacionada con la tasa de respuesta post-test, así como algunas características sobre la puesta en práctica de las sesiones de *Close To*, es la siguiente:

- Tasa de respuesta post-test. La tabla 3 muestra el número inicial de los participantes que rellenaron el cuestionario pre-test y el número de ellos que también rellenó el cuestionario post-test. La tarifa de respuesta total era cerca del 36%, más alta para el grupo de control (42%) que para el grupo de la intervención (31,5%).
- Para alcanzar el análisis de datos relacionado con la evaluación del impacto de MCT, se necesitaban los participantes que habían contestado tanto los cuestionarios pre-test como post-test; por lo tanto, la muestra final válida a disposición para el análisis de datos fue de 2.874 estudiantes.

Tabla 3. Muestra del grupo de intervención y del grupo control

	Grupo de intervención	Grupo de control	Total
Número de participantes	5.043	2.938	7.981
Número de participantes que completan el cuestionario post-test	1.610	1.264	2.874
Tasa de respuesta	31,5%	42,0%	35,9%

Resultados generales

Con los datos extraídos de una evaluación de 2.874 jóvenes alumnos de auto-escuelas europeas¹, se pudo concluir que existe un efecto estadísticamente significativo del módulo *Close To* en la conducta de estos jóvenes frente al volante. El estudio demuestra que entre tres y seis meses después de la aplicación del programa, los jóvenes conductores siguen reflejando un cambio de actitud en la adopción de riesgos en la conducción como circular con exceso de velocidad y conducir bajo los efectos de las drogas o el alcohol, entre otros.

El gráfico 1 muestra la evolución de las puntuaciones medias en una escala orientada a evaluar comportamientos de riesgo en la conducción (escala DBS) del grupo que recibió la sesión de formación *Close To* (el grupo de intervención) y del que no recibió tal sesión (grupo de control).

Como puede observarse, en ambos grupos hay una mejora en las puntuaciones entre el pre-test y el post-test, si bien la mejora es mayor para el grupo de intervención, que presenta diferencias estadísticamente significativas.

Resultados de España

En el caso de los datos obtenidos concretamente en la submuestra de España y a pesar de que la muestra es más pequeña (432 jóvenes), los resultados positivos anteriores también se confirman para el caso de los jóvenes españoles que han participado en el grupo de intervención *Close To* (gráfico 2).

También cabe destacar que los resultados para el grupo de control, aunque son significativamente inferiores que los del grupo de intervención, son mejores que los resultados generales obtenidos de promedio en los países europeos participantes, lo que puede atribuirse al buen nivel de enseñanza de las autoescuelas de donde proviene la muestra.

Otro dato importante que se pudo extraer con esta investigación fue que el enfoque de los *offender* o infractores es el que tiene mayor incidencia en los jóvenes del grupo experimental (los que formaron parte del módulo). Los alumnos que compartieron la historia de los *offenders* pudieron identificarse con ellos y les produjo un cambio de actitud mucho mayor, que a los conductores noveles que tuvieron por mentor a una víctima de un accidente.

El gráfico 3 muestra el análisis del efecto que el tipo de mentor (víctima *vs.* causante) tiene sobre las puntuaciones medias en la escala DBS en el grupo que recibió la sesión de formación *Close To*.

1. Con el fin de garantizar la confiabilidad de las medidas de impacto del *Close To*, se realizó un análisis para medir las características métricas de las escalas (DBS y DAS). Para ello se midió la consistencia interna (Cronbach's α), la «split-half reliability» ($r_{\text{odd-even}}$, análisis) y el análisis de ítem (r_{i-t}). Como resultado, y dado que las dos escalas miden elementos diferentes de la conducción reportada (actitudes *vs.* conducción), ambas escalas se consideraron en el impacto del *Close To*. El análisis de datos se llevó a cabo con el paquete estadístico PASW.

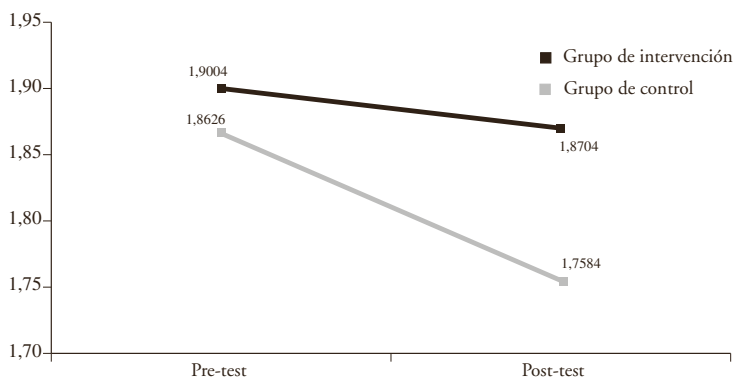


Gráfico 1. Evolución de los grupos de intervención y control en la escala DBS.

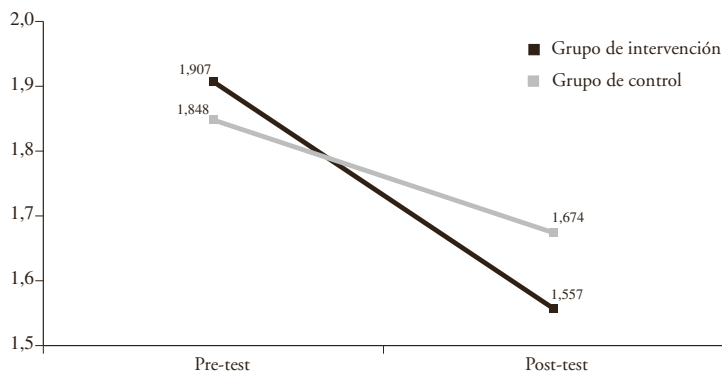


Gráfico 2. Evolución de los grupos de intervención y control en la escala DBS en España.

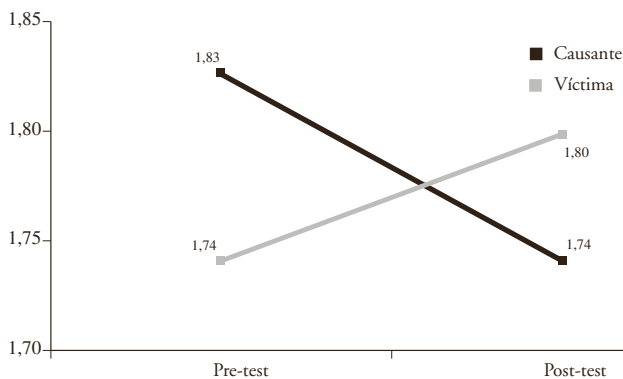


Gráfico 3. Efecto del tipo de mentor sobre las puntuaciones medias del DBS.

Como se puede observar, para aquellos estudiantes que recibieron la sesión de un mentor que era víctima se ha producido un cambio negativo en su puntuación media, mientras que para aquellos cuyo mentor fue causante se ha producido una mejora, que es significativa desde un punto de vista estadístico de acuerdo al análisis de los datos realizado.

Esto demuestra que existe una diferencia estadísticamente significativa al utilizar testimonios de víctimas o de *offenders* como herramienta de prevención de los comportamientos de riesgo en la conducción con preconductores. Lo que se puede interpretar bajo la premisa de que los jóvenes pueden «identificarse con» y «ponerse más en el lugar» del *offender* o causante del accidente que en el de las víctimas. En el caso de las víctimas, los alumnos de inmediato empatizan con el dolor. El dolor de la pérdida y el dolor físico son elementos que apelan y conmueven a los jóvenes. Sin embargo, la víctima es asociada a un hecho fortuito. Esta no ha tenido responsabilidad en el accidente ni pudo evitarlo, a diferencia del *offender*, que es quien provocó el suceso. Fue su conducción o actitud hacia el riesgo la que desencadenó los hechos. El testimonio de un *offender* les transmite a los jóvenes, además de dolor, un sentimiento de culpa que tiende a desencadenar más directamente en la reflexión y posterior toma de decisiones de los jóvenes sobre sus propios comportamientos de riesgo (Mora, 2010).

Conclusiones

El éxito de *Close To* se debe a que la metodología aplicada se basa en la educación emocional como elemento para incidir en la actitud hacia el riesgo de los jóvenes conductores; y en que dicha educación se realice de «igual a igual» (metodología de *peer education*), es decir, de personas similares (en edad, en experiencias...) a aquellos a los que el programa de prevención va dirigido. *Close To* es el primer método que introduce a víctimas y *offenders* en la educación entre iguales en autoescuelas, y aunque difieran los grados de incidencia de ambos testimonios, ambos han sido exitosos al producir cambios en los conductores principiantes.

Los resultados de la inclusión de iguales en la educación vial apuntan a que conviene seguir explorando la posibilidad de continuar trabajando la prevención de accidentes con esta metodología, pues además de incidir con éxito en los alumnos, contribuye a la reintegración social de aquellos normalmente excluidos, como son los jóvenes infractores (Mora, 2010).

A partir de los datos obtenidos en el proyecto, las evaluaciones y las conclusiones extraídas, la Dirección General de Transporte y Movilidad de la Unión Europea elaborará un documento de recomendaciones políticas en materia de educación vial y propondrá que la metodología *Close To* sea propuesta entre las recomendaciones a seguir dentro del plan de acción 2011-2020 (DG Mobility and Transport, 2010).

Referencias

- AUSTRALIAN TRANSPORT SAFETY BUREAU (2006). *Novice driver program trial*. Australia: Australian Transport.
- DG Mobility and Transport (2010). *Close-To*. Comunicado oficial de la Comisión Europea.
- ELVIK, R. y VAA, T. (eds.) (2004). *The handbook of road safety measures*. UK: Oxford.
- LANGFORD, J. (2003). *Road Safety Implications of Further Training for Young Drivers*. Monash University Accident Research Centre.
- MOLINA, G. (2010). *Evaluation Study and methodology Close To: Final Report*. Intras.
- MORA, T. (2010). «Com a eina de prevenció d'accidents, és millor utilitzar testimonis víctimes que persones que han provocat un accident». *Revista Trànsit. Servei Català de Trànsit* (en prensa).
- NOVOA, A.M.; PÉREZ, K. y BORRELL, C. (2009). «Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura». *Gaceta Sanitaria*, 23 (6).
- PAU Education (2009). *Close To: Una iniciativa para la prevención de riesgos en jóvenes conductores*. Barcelona: PAU Education.
- (2010a). *Module Close To, un nuevo método de prevenir los accidentes viales*. Seminario de Diseminación, Barcelona.
- (2010b). *Manual del módulo Close To: Prevención y riesgo para jóvenes conductores*. Barcelona: PAU Education.
- (2010c). *Formación vial para la prevención de riesgos en jóvenes conductores*. Seminario *Close To*, Barcelona.
- PFEIFFER, R. (coord.) (2006). *Close To, Risk prevention for beginning drivers*. Graz: FGM-AMOR.
- SAN MARTÍN, J. (2010). *¿Qué sucede cuando se implementa un módulo Close To?* Valencia: Universitat de València.
- WILLIAMS, A.F. y FERGUSON, S.A. (2006). «Driver education renaissance». *Injury Prevention*, 10.