

TRABAJO FIN DE GRADO



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS DE ELCHE
Grado en Administración y Dirección de Empresas

“EFICACIA DE LAS CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO”

Autor: NOEMÍ RAMOS RUIZ

Tutor:

ANDREAS KANTHER

Curso académico 2019/2020

Agradecimientos



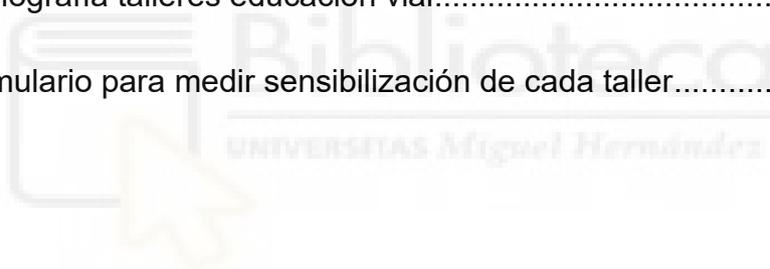
“A mis padres, a mis hermanos, a toda mi familia, y amigos, gracias a quienes soy quien soy y hacia quienes sólo puedo expresar mi sincero agradecimiento por apoyarme durante la etapa académica que hoy culmina. También le doy gracias a mi pareja de vida que me ha motivado todos los días a realizar este trabajo. Y gracias a mi profesor, por su acompañamiento, su energía y su apoyo durante esta fase que nos ha unido, además de su guía para la realización de este TFG. A todos ellos un millón de GRACIAS”.

ÍNDICE

1. RESUMEN.....	1
2. INTRODUCCIÓN.....	2
3. MARCO TEÓRICO.....	5
3.1. CAMPAÑAS DE LA DGT.....	5
3.2. EFECTIVIDAD DE LAS CAMPAÑAS DE LA DGT.....	32
3.3. OTROS DATOS ANALIZADOS.....	39
3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN DE TALLERES.....	51
4. OBJETIVOS.....	54
4.1. OBJETIVO GENERAL.....	54
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	54
5. METODOLOGÍA.....	55
5.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	56
5.2. CONTENIDOS.....	56
5.3. CUESTIONARIOS PROPUESTOS SECTORIZADOS.....	57
5.4. TALLERES.....	76
5.5. RECURSOS.....	84
5.6. TEMPORALIZACIÓN.....	84
6. EVALUACIÓN.....	86
7. REFLEXIÓN Y VALORACIÓN FINAL.....	88
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	90
9. ANEXOS Y TABLAS.....	94

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Análisis carteles campañas 1961-1970.....	7
Tabla 2. Análisis carteles campañas 1971-1980.....	10
Tabla 3. Análisis carteles campañas 1981-1990.....	13
Tabla 4. Análisis carteles campañas 1991-2000.....	17
Tabla 5. Análisis carteles campañas 2001-2010.....	21
Tabla 6. Análisis carteles campañas 2011-2020.....	28
Tabla 7. Análisis mensajes campañas por décadas.....	30
Tabla 8. Cronografía talleres educación vial.....	85
Tabla 9. Formulario para medir sensibilización de cada taller.....	87



1. RESUMEN

A través de un análisis exhaustivo de todas las campañas realizadas por la Dirección General de Tráfico (DGT de ahora en adelante) desde su creación hasta el día de hoy, hemos analizado el tipo de marketing que emplea en sus anuncios, los mensajes que quiere transmitir, así como el estudio de la evolución de los diferentes tipos de anuncios que se han empleado.

A través de este análisis y de los estudios que han realizado otros autores, se mide el grado de eficacia de sus campañas publicitarias, que se va a demostrar que son efectivas pero siempre acompañadas de otras medidas como la normativa de tráfico. Con lo que concluimos que estas campañas hacen falta para informar y seguir concienciando a la sociedad, pero aún así no reducen los accidentes del todo como también hemos analizado.

Hemos analizado las cifras de muertos y los principales factores de riesgo que aparecen en la mayoría de los accidentes a través de las estadísticas que realiza el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Organización Mundial de la Salud, para corroborar que efectivamente aún siguen habiendo accidentes a pesar de los esfuerzos de la DGT y de todos los organismos que ayudan a reducir accidentes.

Por medio de estos estudios se demuestra qué usuarios son los más vulnerables en los accidentes y las causas que lo provocan, que son evitables y por lo tanto hay que hacer algo al respecto.

Con lo cual, se han propuesto una serie de talleres dirigidos estos usuarios y para concienciar a los conductores. Son cursos donde se reforzará la educación vial, se actualizarán los conocimientos de todos ellos, y se hará un reciclaje para todos los conductores de todos los tipos de vehículos.

Palabras clave: *Efectividad campañas DGT, evolución campañas DGT, accidentes tráfico, fallecidos en accidentes tráfico, factores de riesgo accidentes tráfico, talleres, educación vial, concienciación, sensibilización*

2. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tratar de concienciar a los usuarios, sobre la importancia de la conducción y el buen uso de las calzadas y vías. Para este menester, me he basado en las campañas publicitarias de la DGT, y para tratar de erradicar este mal uso de las vías, de manera innovadora, he desarrollado una serie de talleres a efecto de minimizar los efectos dramáticos, de estas muertes y secuelas en la población, y tratar de manera efectiva, utilizando, la metodología de los objetivos "SMART". De esta manera y utilizando este tipo de objetivos, las acciones van encaminadas a mejorar esos datos, siendo estos cuantificables, medibles, efectivos y reales.

A través de encuestas realizadas por los diferentes organismos dependientes del Ministerio de Interior, por medio de la Dirección General de Tráfico, se estudian no solo los accidentes y su prevención, sino así lo manifiesta el Real Decreto 345/2011 del 11 de Marzo y a su vez la regulaciones posteriores a la Ley General de Tráfico de 1979, modificadas posteriormente y completadas, por último con informes de los sanitarios, aseguradoras, informes sobre las infraestructuras, la calidad de las vías, el rango de afectación por edades, géneros, circunstancias, horarios, tramos con mayor intensidad de accidentes, deficiencias en el trazado, protecciones y señalizaciones adecuadas, entre otros factores estudiados.

En los últimos años en España, las muertes por accidentes de tráfico superaban ampliamente la estadística de muertes, por enfermedades inmunes, pero desde hace unos años y debido a las duras campañas que presenta el organismo que regula el tráfico en España, y el cambio de las leyes, el sistema de obtener el carnet por puntos, han hecho que disminuyan las muertes por accidentes de tráfico de manera radical.

Este hecho se engloba dentro del cambio de mentalidad, existente entre la población más joven de nuestro país, los conductores noveles y también por el sistema de quien infringe paga, ya que se hacen cursos de rehabilitación, hay multas importantes, se han reducido los límites de positividad de las tasas de

alcoholemia en España y todo esto ha sido positivo para encontrar medidas reguladoras efectivas.

En el BOE del 27 de octubre del 2014, se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Este ente es un organismo regulado por la Jefatura Central de Tráfico, competencia de la Dirección General de Tráfico a través del Ministerio de Interior.

Las estadísticas que elabora tráfico, vienen a reflejar los datos a partir de cuestionarios estadísticos de accidentes, y la regulación de estos datos los regula la orden INT/2223/2014 del 27 de octubre, que atiende a criterios de plazos similares a los aplicados con anterioridad.

Justificación

La inconsciencia y el desconocimiento previo a la conducción, es uno de los factores que influyen en la pérdida de puntos o en la del carnet, de manera total o parcial tal y cómo lo refleja Ley General de Tráfico y este hecho, me ha llevado a recabar información sobre este tipo de problema que hay actualmente en la sociedad y plantear soluciones y cómo paliar las consecuencias que genera.

La población a la que afecta es a toda en general, ya sean conductores o peatones, ya que tenemos muchas cifras de accidentes con víctimas o mortales donde los afectados son peatones también. Por otra parte aunque los accidentes sean provocados por los conductores, se ven implicados peatones, o bien, en muchas ocasiones también los accidentes son provocados por peatones, porque no cumplen la ley de seguridad vial para este colectivo.

Vamos a analizar la seguridad vial, el tráfico rodado en cualquier tipo de vía urbana, semiurbana, autovía o autopista, para ver los fallos que cometemos tanto los conductores como los peatones y ver si realmente estamos informados al respecto o nos falta información, o no estamos del todo concienciados, y me refiero a la sociedad en general, ya que la falta de información genera problemas para todos porque un fallo que cometa una

persona en la conducción, repercute a otro o a muchos.

Es recomendable darle una solución a este problema para evitar las muertes y los accidentes como consecuencia de choques y atropellos, debido a la vulneración de la normativa existente, por desconocimiento o la no concienciación de los usuarios, y queremos dar un paso más y ayudar a disminuir las cifras de accidentes y muertos en carretera.

Desde la perspectiva de marketing social, la asignatura de primer curso de mi titulación, he considerado innovar con una serie de talleres dedicados a concienciar, a los conductores y peatones, del buen uso y la adecuación de la conducción y de la circulación según las últimas modificaciones de la normativa vigente, de la ley correspondiente INT /2223/2014.

El marketing social se dedica a establecer conocimientos y métodos del mercado, para engendrar hechos que apoyen y fundamenten el bienestar de algún nivel de la sociedad. También esta disciplina establece las condiciones donde las sociedades logran éxitos, y así ponen en práctica programas socio-económicos para promover el cambio social en cualquier área donde se necesite una mejora, o bien un cambio para incentivar y organizar una temática concreta de las cuestiones a mejorar. Esto viene reflejado por grandes expertos en esta materia, por ejemplo Philip Kotler y su libro "Marketing Social". (Kotler & Roberto, 1992)

En este proyecto, el marketing social ayuda a los conductores y peatones a conseguir un bienestar en la conducción y evitar los problemas que ésta genera, como pueden ser las muertes, los accidentes, las sanciones, la pérdida de puntos, los daños materiales y físicos, entre muchos otros. Ayuda positivamente a través de las diferentes campañas de concienciación a fomentar el espíritu de la responsabilidad frente a la máquina de conducción y a impregnarse de la importancia de la conducción, no solo desde la perspectiva de los peatones, y el respeto de los pasos y vías, sino también de la concienciación de conductores desde la responsabilidad de las vidas que están en sus manos en cada camino recorrido, ya sea esta máquina un patinete y su

reciente regulación vial, o bien un tráiler, una motocicleta o el coche.

Bajo mi punto de vista, esta concienciación debe venir de todos los ámbitos conductivos con independencia de la potencia o cilindrada del vehículo que se conduzca y el rango de estos empezaría con los patinetes tan de actualidad en esta época hasta con los vehículos deportivos de gran cilindrada, o bien los camiones de tráfico pesado. Las regulaciones afectan a todos ellos.

3. MARCO TEÓRICO

3.1. CAMPAÑAS DE LA DGT

Cada 10 años hemos elaborado una memoria sobre la forma de corregir tanto los accidentes cómo la educación vial del país, y también si estudiamos la trayectoria de estas campañas, podemos esbozar un diagrama de las inquietudes, modas, principios, costumbres, educación, edad, de cada sector educacional con respecto a la normativa de tráfico y sus responsabilidades.

1ª Década años 1960 a 1970

De esta década podemos concluir que las campañas estaban orientadas a lanzar mensajes informativos para que la sociedad cogiera hábito en las nuevas costumbres en la carretera, sobre todo dando información y consejos para conducir con seguridad y recordando las normas de circulación, mensajes dirigidos a los conductores para informarle de las normas como por ejemplo en los adelantamientos, en circular por la derecha, etc.

El primer spot televisivo se lanzó en 1964 llamado *“Peatón primero mirar, atención a todos y a todo”* y se hacía con un tono de seriedad a la hora de transmitir el mensaje. (Cultura, n.d.)

Los mensajes transmitían consejos para conducir de forma segura, como por ejemplo *“respetar las señales”*, o *“sé prudente”* con el mensaje de que si no lo somos podremos acabar en los periódicos como un muerto más en la carretera; y además, se hace mucho hincapié en los peatones y en los

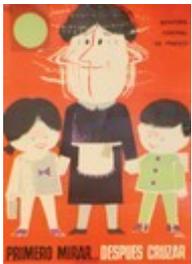
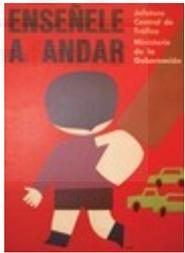
motoristas y ciclistas. Muchas de sus campañas van dirigidas a ellos. En un anuncio dirigido a ciclistas, se les informa de que tienen que ir por la derecha y en fila, a modo de consejo e información.

En 1965 vemos los primeros mensajes dirigidos a cuidar el estado del vehículo para no sufrir accidentes y en 1967 se hace la Campaña Nacional del Alumbrado para que los conductores revisaran sus luces.

Muchos de sus anuncios son emitidos en dibujos animados. Podemos mencionar el *"Usen casco"* en el que varios motoristas sin casco se caen al suelo y el que lleva el casco al caerse no se lesiona. Con este anuncio se quiere transmitir la importancia del uso del casco, mensaje transmitido como un consejo de la Jefatura Central de Tráfico.

Otro anuncio de dibujos animados que podemos comentar es el de *"Peatón, cruce siempre con luz verde"*, Campaña Nacional de Seguridad del Peatón, en la que se da información a los peatones sobre el modo de cruzar las calles. También podemos nombrar el anuncio *"Los más débiles necesitan mayor protección"*, dirigido a los peatones niños para que sus padres protegieran a este colectivo tan vulnerable, dado que al ser más débiles necesitan más protección.

TABLA 1. Análisis carteles campañas 1961-1970

AÑO CAMPAÑA	1961	1962	1963	1964	1965
CAMPAÑAS LEMAS	 <p><i>¡Ellos lo esperan! Conduzca con prudencia...</i> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><i>Sea prudente hoy si no quiere figurar aquí mañana...</i> Tema: Otros</p>	 <p><i>Primero mirar, después cruzar (Peatones infantiles)...</i> Tema: Peatones</p>	 <p><i>Se hace saber a los peatones...</i> Tema: Peatones</p>	 <p><i>Conductor: circule por la derecha por un tráfico más seguro, más fluido, más cordial...</i> Tema: Consejos Conducción Segura</p>
AÑO CAMPAÑA	1966	1967	1968	1969	1970
CAMPAÑAS LEMAS	 <p><i>La vista es bella! Conduzca con prudencia</i> Tema: Alcohol</p>	 <p><i>Revise sus luces...</i> Tema: Estado del Vehículo</p>	 <p><i>Conduce bien, ellos dependen de ti...</i> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><i>Enseñele a andar...</i> Tema: Peatones</p>	 <p><i>En Belén nacen todos los caminos...</i> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

2ª Década años 1970 a 1980

En 1970 se empieza a dar consejos de conducción para los desplazamientos largos y cortos, dado que esta época ya se ve un aumento de los atascos y más coches en las carreteras.

En 1973 se mencionan los sistemas de seguridad y retención infantil, recordando la importancia del uso del cinturón y de las sillecitas en los menores. Con la campaña *“Por su seguridad, utilice el cinturón también en ciudad”* se recomendaba utilizar el cinturón, algo obligatorio hoy pero que en esa época no lo era tanto, y se representa la colisión con y sin cinturón mediante un dibujo.

En este año también se lanza el anuncio *“Saber andar no basta, enséñele a circular”* donde aparecen niños corriendo por las carreteras produciéndose un frenazo al encontrarse uno de ellos con un coche. Se transmite un mensaje a los padres para que enseñen a sus hijos a circular por la vía urbana como peatones. Esta es la II Campaña Nacional de Seguridad del Peatón, donde el anuncio es en blanco y negro y representado por personas.

En 22 de junio de 1975 se celebra el día de la Oración por el tráfico, utilizando la campaña *“Dios en tus carreteras”*, donde se convocaba una oración en grupo para pedir tranquilidad de cara al verano en las carreteras. Esta campaña se hace todos los años por estas fechas dando mensajes tranquilizadores coincidentes con los desplazamientos de las vacaciones de verano.

La mayoría de las campañas van dirigidas a peatones dándole indicaciones de cómo actuar como calidad de viandante. Podemos mencionar respecto a esto, las campañas *“Peatón no espere en la calzada”*, *“Peatón respete al conductor”*, *“Peatón, cruce con luz verde y por los pasos señalizados”* o *“Peatón, en carretera circule por la izquierda”*, donde se ven los claros mensajes informativos de las normas de circulación que tiene que atacar el peatón en la vía urbana. Estas campañas van dirigidas a la seguridad del peatón. Pero también lanzan campañas dirigidas a conductores para que respeten a los peatones en los pasos habilitados para ellos para así evitar

atropellos, como por ejemplo la campaña *“Todos somos peatones: Conductor respete al peatón”*, recordando al conductor que el peatón también tiene sus derechos, y que se les debe de ceder el paso. Todos estos anuncios son representados con dibujos animados pero con voces humanas.

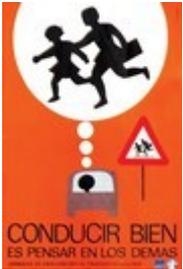
En 1976 con la campaña *“Dele tiempo”* querían transmitirle al conductor que respetase al peatón. Esta es una clara preocupación por la integridad de éste.

En 1977 la DGT transmite el peligro de conducir bajo los efectos del alcohol con la campaña *“Conductor, siempre con una copa de menos”*, algo que en estos tiempos no se puede admitir, ya que solo una copa ya es impensable.

En 1978 llega el cambio para los anuncios de la DGT, donde por primera vez se ve la aparición de la mujer al volante. (Cultura, n.d.). Vemos como la sociedad va cambiando y la DGT se tiene que adaptar a esta evolución social y lanza la campaña *“Si duda, ¡no adelante!”*.



TABLA 2. Análisis carteles campañas 1971-1980

AÑO CAMPAÑA	1971	1972	1973	1974	1975
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Conductores: pasemos haciendo el bien...</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>Luz verde a la cordialidad...</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>¡Peatón! No espere en la calzada...</u> Tema: Peatones</p>	 <p><u>Conducir bien es pensar en los demás...</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>Por su seguridad utilice el cinturón también en ciudad...</u> Tema: Cinturón y Sistemas de Retención Infantil</p>
	 <p><u>Conductor, los niños, señal viva de peligro...</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>Conductor, siempre con una copa de menos...</u> Tema: Alcohol</p>	 <p><u>Que todos lleguemos...</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>Primero los niños - Jornada de Oración...</u> Tema: Peatones</p>	 <p><u>No se la juegue a copas...</u> Tema: Alcohol</p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

3ª Década años 1980 a 1990

En 1980 se lanza el Plan Nacional de Seguridad Vial para el uso del cinturón y los sistemas de retención infantil.

En esta década se lanzan muchas campañas para que los conductores tengan en punto su vehículo, en lo que a frenos, ruedas, dirección, luces y suspensión se refiere, dado que si el vehículo no está en buenas condiciones es más fácil provocar accidentes en caso de sufrir una avería.

También lanzan campañas de precaución para los desplazamientos, como por ejemplo *“No bajes la guardia”* para que los conductores llevaran cuidado en sus viajes de vacaciones, o el spot de televisión *“No os lo digo porque sí”* en el que salen niños reales que han sufrido algún accidente y por eso daban esos consejos, para que los conductores tuvieran cuidado y respetaran las normas de circulación en su viaje de vacaciones, o la campaña *“Gracias Señor”* también representado por niños que aparecían dando las gracias para que los conductores condujesen bien, ya que iban a salir de vacaciones.

En 1985 se lanza la campaña *“Si bebes, no conduzcas”* informándonos del peligro de conducir bajo los efectos del alcohol al volante protagonizada por el famoso Stevie Wonder con el objetivo de empatizar con los conductores. Fue una campaña de mucho éxito, ya que esta frase es recordada a día de hoy.

En 1986 se celebra el Año Europeo de la Seguridad Vial con el lema *“Prioridad a la Seguridad”*.

En 1988 se lanzan varias campañas donde el tema es la velocidad, en la que Joaquín Arozamena (periodista español) da mensajes informativos sobre las consecuencias de conducir con exceso de velocidad. Con la campaña *“¿Y para qué me ha servido?”* da un mensaje reflexivo acerca de que lo único que le había servido correr con el coche era para gastar frenos, gasolina y dinero, estropear el coche, ponerse nervioso y pasar apuros, y termina diciendo que todo para llegar unos minutos antes, y menos mal que ha llegado concluye.

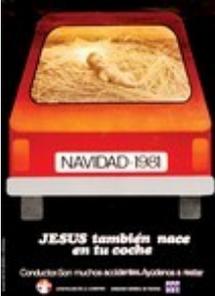
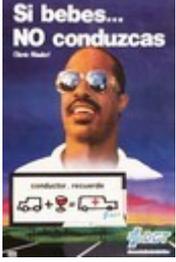
En 1986 se lanza la campaña *“Una retirada a tiempo es una victoria”* para informarle al conductor del peligro de conducir bajo los efectos del alcohol, donde se le dan alternativas como coger un taxi, por ejemplo.

Esta década se cierra con la campaña de tráfico *“Ojo, te lo dice un amigo”* donde se dan mensajes como “el casco es la vida”, “cuando viajes deja los nervios en casa”, “las señales y tu seguridad marcan la velocidad”, “el cinturón es el mejor salvavidas”, o “en risas, fiestas y demás alcohol y coche no”. Estos anuncios son representados por una ardilla de dibujos animados concienciando a los conductores con escenas reales sobre los peligros de la carretera en todos los ámbitos: casco, alcohol, velocidad...

Cerramos esta década de los anuncios blandos, dado que como veremos más adelante, en los años 90 los anuncios pasan a ser más duros. En esta década los mensajes que transmitían eran mensajes de precaución y de información.



TABLA 3. Análisis carteles campañas 1981-1990

AÑOS CAMPAÑA	1981	1982	1983	1984	1985
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Navidad 1981 – Jesús también nace en tu coche...</u> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>	 <p><u>Lo importante es llegar...</u> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>	 <p><u>Peatón: respeta las normas de circulación si quieres ser respetado...</u> Tema: Peatones</p>	 <p><u>Póster 25 aniversario DGT Barcelona - 1984</u> Tema: Exposición coches antiguos</p>	 <p><u>Si bebes, no conduzcas.</u> Tema: Alcohol</p>
AÑO CAMPAÑA	1986	1987	1988	1989	1990
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Año Europeo de la Seguridad Vial 1986...</u> Tema: Otros</p>	 <p><u>¡Atención Conductor!</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u>Apriétese el cinturón...</u> Tema: Cinturón y Sistemas de Retención Infantil</p>	 <p><u>Conduce para vivir...</u> Tema: Otro</p>	 <p><u>Sólo uno de estos cinturones puede salvarle la vida...</u> Tema: Cinturón y Sistemas Retención Infantil</p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

4ª Década años 1990 a 2000

En 1990 lanzan la campaña “*No te cargues*” transmitiendo el mensaje de que si bebías alcohol te convertías en un arma mortal, comparándolo con una pistola al apretar el gatillo, queriendo transmitir que sólo el conductor podía evitarlo no apretando éste, es decir, quieren transmitir que se puede evitar la muerte si no bebes al volante.

En este mismo año, lanzan otra campaña llamada “*La curva más peligrosa puede empezar en la barra de un bar*” donde el tema es el alcohol nuevamente y representan un accidente mediante una copa de cerveza en una barra con el dibujo de una carretera, donde resbala y se cae al vacío rompiéndose.

Gracias a estas dos campañas y a más anuncios por otras vías, en el año 1991 recibieron siete premios AMPE (Asociación de Medios Publicitarios de España), donde el Gran AMPE de Oro se lo llevó la Campaña General de la DGT con las dos campañas nombradas anteriormente.(DGT, n.d.-a)

El 25 de junio de 1992 con la campaña “*Las imprudencias se pagan cada vez más*” vemos por primera vez escenas de drama, en las que las situaciones representadas pueden ocurrirle a cualquiera de nosotros. Se presenta el anuncio a la hora de la cena, en horario de máxima audiencia. Vemos a un joven en el momento inmediatamente después del accidente de tráfico gritando ¡Dios, he matado a mi madre!”. Durante el resto de la noche se emitieron el resto de anuncios de los temas en los que la DGT quería hacer hincapié: alcohol y atropellos (vemos como un hombre con alguna copa de más mata a un peatón), jóvenes y fin de semana (vemos la escena de un hospital ingresando un caso de accidente de tráfico y escuchamos como una de las enfermeras dice ¡Todos los fines de semana lo mismo!) y distancia de seguridad y uso del casco (en el que vemos como un conductor no respeta la distancia de seguridad y atropella a un motorista que tampoco llevaba casco). Los anuncios de esta campaña estuvieron todo el verano retransmitiéndose. Causaron mucho impacto. (Cultura, n.d.; González, n.d.; Sánchez et al., 2001)

Al año siguiente se preparó una campaña de prolongación llamada *“Al final... las consecuencias se pagan”*, en la que la DGT le recordaba al espectador las consecuencias de realizar comportamientos indebidos al volante. Se le muestra al espectador qué había ocurrido con los protagonistas de las campañas anteriores después de un año del accidente y cómo había cambiado sus vidas. (González, n.d.)

Aquí el marketing ya no actuó como en las anteriores décadas en las que se daban mensajes informativos, si no que ahora se transmiten mensajes emocionales para influir en los conductores. Podemos decir que estas campañas forman parte de las que más vidas ha salvado y que más impacto tuvieron en la sociedad en ese entonces. (Castelló Mayo, 2010) Hizo falta realizar estas campañas para concienciar acerca del problema de los accidentes de tráfico, y mejorar las cifras de siniestralidad. Ahora los anuncios son representados por personas reales para llegar más a fondo a los espectadores.

En 1994 se presentaron una serie de anuncios en los que se relataban testimonios de víctimas reales de accidentes de tráfico y como sus negligencias les habían cambiado la vida. Es la campaña *“Las imprudencias se pagan caras o carísimas”*, en la que antes de relatar los testimonios se exponen las sanciones de conducir bajo los efectos del alcohol y que provocaron ese accidente, y posteriormente sale la víctima con grandes secuelas. (González, n.d.)

En Navidad de ese mismo año, se lanzó una campaña dando las gracias a todos los que habían respetado las normas de tráfico porque gracias a ellos se había logrado reducir los accidentes.

En 1995 se lanza la campaña *“Cuando se comete una imprudencia muchos inocentes pagan por ella”* en la que se ve como una serie de personas pierden a seres queridos, y concluye diciendo que nada de esto hubiera pasado si hubiera llevado el casco. Con esta campaña se lanzan varios anuncios iguales pero abordando diferentes temáticas que causaron la muerte en ese accidente.

Por ejemplo: *“Nada de esto hubiera pasado si ... se hubiera puesto el cinturón de seguridad; si hubiera guardado la distancia de seguridad; si hubiera descansado durante aquel viaje; si no hubiera conducido bajo los efectos del alcohol”*.

En 1997 se hace uso de los anuncios para concienciar a los espectadores a no permitir las imprudencias con la campaña *“Demuestra tu amistad”*, *“Demuestra tu amor”* o *“Demuestra tu solidaridad”*, donde salen parejas o amigos en los que uno de ellos comete una imprudencia como conductor y el otro le recrimina enfadándose. Así la DGT quiere concienciar a los que acompañan a los infractores para que sean intolerantes y no consientan las imprudencias, como signo de amor o amistad por el otro.

En 1998 lanzan la campaña *“Vive”* en la que salen personas donde prometen cumplir las normas de circulación y nos pide lo mismo con el lema *“Vive”*, donde nos muestran una vez más lo importante de cumplir las normas para no sufrir un accidente mortal.

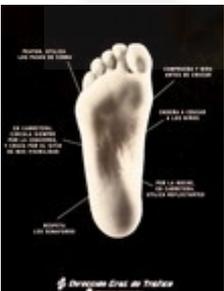
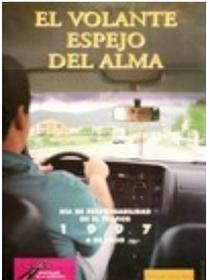
En 1999 es el año de la seguridad vial y con la campaña *“Recuérdale”* la DGT transmite que les recordemos a los demás lo que no tienen que hacer para evitar los accidentes.

Las campañas de 1998 y 1999 son campañas educativas, las cuales interrumpieron el “realismo” de la DGT en demostrar accidentes y mutilaciones. (Castelló Mayo, 2010)

Como hemos podido comprobar, esta década es una década contundente, en la que vemos como la DGT utiliza el marketing emocional para influir en la conducta de los espectadores, con campañas muy duras e impactantes.

A partir de 1997 los anuncios son más calmados y con la finalidad de concienciar a la población para que también influyan en los demás y no cometan imprudencias porque juntos y unidos salvamos vidas.

TABLA 4. Análisis carteles campañas 1991-2000

AÑO CAMPAÑA	1991	1992	1993	1994	1995
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Sólo hace falta un segundo para poner su vida a cero...</u> Tema: Velocidad</p>	 <p><u>La peor sanción es perder la vida...</u> Tema: Nuevas Normas</p>	 <p><u>Cuando pague imprudencias con dinero, exceso de alcohol hasta 1.000.000 ptas</u> Tema: Alcohol</p>	 <p><u>Conducir demasiado rápido, puede resultar caro o carísimo...</u> Tema: Velocidad</p>	 <p><u>¡Cuidado con los adelantamientos!</u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>
AÑO CAMPAÑA	1996	1997	1998	1999	2000
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Peatón, utiliza los pasos de cebra...</u> Tema: Peatones</p>	 <p><u>El volante espejo del alma...</u> Tema: Otros</p>	 <p><u>Motor de vida...</u> Tema: Otros</p>	 <p><u>Año de Educación Vial en España 1999...</u> Tema: Consejos Conducción Segura</p>	 <p><u>100 Años del Permiso de Conducción en España...</u> Tema: Nuevas Normas</p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

5ª Década años 2000 a 2010

En el año 2000 se cumplen 100 años de permiso de conducción en España y la DGT lo celebra convocando un certamen con seis modalidades premiando al mejor trabajo con 1.000.000 pesetas y el más excepcional con un premio adicional de 500.000 pesetas.

En este año lanzan anuncios con la campaña *“Ellos no pudieron evitarlo, tú si puedes evitarlo”* donde se dan cifras reales de heridos y muertos en accidentes de tráfico, y vemos como una niña se queda sin pierna y pierde a sus padres. La DGT nos transmite, como bien dice su campaña, que podemos evitarlo, y no como la niña que no pudo hacer nada, y lo podemos evitar cumpliendo las normas. Es un anuncio realmente impactante con escenas trágicas influyendo nuevamente en las emociones del espectador acercándole a la realidad.

En 2001 con la campaña *“La respuesta b siempre se podía haber evitado”* nos muestran nuevamente imágenes impactantes de personas que por culpa de un accidente que se podría haber evitado no tienen contacto con la realidad, no pueden ver, no pueden caminar o lo más duro, están muertos. Nos hacen una pregunta de por qué creemos que está así con 2 respuestas y la respuesta b es la que se podría haber evitado, por ejemplo: por no llevar el casco, por ir bajo los efectos del alcohol o por ir a demasiada velocidad.

En 2002 y 2003 emiten campañas donde nos transmiten mensajes informativos, como la campaña *“Abróchate el cinturón, abróchate a la vida”*, donde nos retransmiten imágenes de lo que te podría pasar yendo a “x” velocidad y sin cinturón de seguridad. Es una campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad.

Por otro lado, por la radio mantienen cuñas informativas donde los conductores plantean sus dudas y se resuelven, donde además se les mantiene informados de todo lo referente a las normas de circulación, consejos, usos y demás.

En 2004 se anuncia *“Únete a nosotros, únete a la vida”* donde se difunde actitudes positivas acerca del uso del casco, el cinturón, la distancia de

seguridad y la velocidad.

En 2005 se lanza la campaña *“No podemos conducir por ti”*, donde la DGT manifiesta todo el esfuerzo que están haciendo intensificando la vigilancia, instalando radares, realizando campañas, pero si el conductor no respeta las normas al conducir, todo esfuerzo es inútil. La DGT pide corresponsabilidad al conductor.

En 2006 se intensifican las campañas sobre el uso del cinturón, en la que destaca la campaña *“Cinturón todos, cinturón siempre”* o *“No podemos abrocharnos el cinturón por ti”*.

En estos últimos 3 años la DGT utiliza el marketing emocional a través de los niños, porque son ellos las víctimas en la mayoría de los anuncios. El uso de las emociones es cada vez más frecuente a partir de este año.

En este año se introduce el permiso por puntos que solo el primer año se redujo el número de muertos, como expone en sus anuncios. Con este nuevo sistema introducen el lema *“Vamos a conducir mejor”*.

En 2007 con la campaña *“En el coche puedes vivirlo todo o perderlo todo”*, salen imágenes alegres de lo que puedes hacer en un coche: jugar, descubrir, presumir, triunfar, aparcar, escapar... y exponen en el lado contrario que también puedes perderlo todo: no sentir, no tocar... Hacen el mismo anuncio con temáticas distintas como son el exceso de velocidad y el alcohol, representando la vida y la muerte.

En este mismo año también emiten una campaña positiva *“Hay muchas razones para no tener un accidente... Elige la tuya y hazlo”* en el que muestran razones para no coger el coche si has bebido alcohol o para no cometer imprudencias como no ponerse el casco o el cinturón y no tener un accidente.

También se promociona el carnet de conducir por muy poco dinero bajo el lema *“Sólo por un pavo”*, en el que solo costaba 1€ al día.

La campaña de 2008 es la que verdaderamente consigue impactar en el

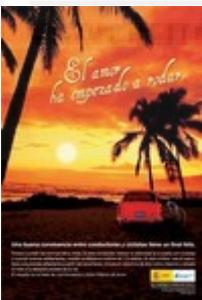
espectador y acercarlo a la realidad mediante personajes que son actores pero representan la realidad de lo que sufren las víctimas en la carretera: quedarse en silla de ruedas. Cierra el anuncio dando cifras de las personas que murieron en las carreteras, recalcando que eso sí es la realidad y *“Tú puedes evitarlo”*, llamada así la campaña. (Cultura, n.d.)

Tras el 2008 baja el índice de siniestralidad y los anuncios siguen la misma línea anterior, sin innovaciones.

En 2009 se cumplen 50 años de la DGT y ésta realiza un anuncio donde hace un repaso desde los inicios hasta ahora, y como han cambiado las normas, o más bien los hábitos de conducción, de lo que antes era “normal y habitual” hasta lo que ahora es impensable (como ir sin cinturón o silleta de seguridad). Recalca que en 50 años han cambiado muchas cosas pero lo que no ha cambiado es la seguridad que ella nos brinda. En este anuncio nos informan de que se han reducido las cifras de accidentes como nunca y eso es gracias a todos.

Durante este año las campañas son utilizadas con mensajes informativos sobre las consecuencias de utilizar el móvil al volante y el peligro de las distracciones, o conducir bajo los efectos del alcohol.

TABLA 5. Análisis carteles campañas 2001-2010

AÑO CAMPAÑA	2001	2002	2003	2004	2005
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u><i>Interrumpe tu viaje, no tu vida...</i></u> Tema: Distracciones</p>	 <p><u><i>Al conducir, convivencia significa además evitar mucho dolor...</i></u> Tema: Consejos de Conducción Segura</p>	 <p><u><i>Abróchate el cinturón – Abróchate a la vida...</i></u> Tema: Cinturón y Sistemas de Retención Infantil</p>	 <p><u><i>Tú eres el mejor regalo para los que te esperan...</i></u> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>	 <p><u><i>Al volante ni una sola gota de alcohol...</i></u> Tema: Alcohol</p>
	AÑO CAMPAÑA	2006	2007	2008	2009
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u><i>Al volante, el sueño se vuelve pesadilla...</i></u> Tema: Distracciones</p>	 <p><u><i>Ciclistas 2007 El amor ha empezado a rodar...</i></u> Tema: Ciclistas</p>	 <p><u><i>126 jóvenes de 16 a 17 años murieron en accidentes de tráfico en el...</i></u> Tema: Otros</p>	 <p><u><i>Campaña agradecimiento...</i></u> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>	 <p><u><i>Otros...</i></u> Tema: Otros Colaborador: Cajastur</p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

6ª Década años 2010 a 2020

En 2010 vemos anuncios mixtos, donde se utiliza el marketing social como información a los usuarios de la vía pero lo compara con las terribles consecuencias de utilizar malos hábitos al volante. Podemos mencionar la campaña *“Si conduces bebido puede que alguien te espere toda su vida”*, jugando con las emociones del espectador.

Cabe destacar el anuncio de la campaña de verano del 2010 bajo el lema *“En un segundo te cambia la vida”*, en el que se hace uso de llamadas telefónicas a varias personas comunicándole que algún familiar suyo había perdido la vida en un accidente de tráfico. Este spot causó un gran impacto en la sociedad (20 minutos, 2018)

En este año se impulsan cursos de conducción segura para motoristas, con el fin de enseñarles lo más importante para conducir de forma segura en la carretera.

También podemos destacar un anuncio de la DGT en el que se habla de la implicación de la sociedad en la seguridad vial y que, gracias al esfuerzo de todos, se había logrado el objetivo de la Unión Europea de reducir un 50% los accidentes. Desde 2004 va en sentido descendente. Muchas son las empresas que colaboran con las campañas de seguridad vial como por ejemplo: Tele 5 12 meses 12 causas, Ponle freno, Telemadrid, Cajastur, Cruz Roja, Pedigree, San Miguel, Cepsa, Ford, Linea Directa, Michelin, Norauto, entre otros. (DGT, n.d.-c)

En 2012 lanzan un monólogo llamado *“Hay que estar a lo que hay que estar”* en el que participa el actor y humorista Leo Harlem, donde nos hablaba del GPS exponiendo como utilizarlo para no tener distracciones al volante, y lo realiza con un toque de humor. Realiza más monólogos como la distracción con el teléfono móvil.

Este mismo año la DGT crea el “Club de los 15” donde se le premio a los conductores con un punto más por no haber cometido ninguna infracción desde

que estaba vigente el permiso por puntos.

También destaca la campaña *“Si sabes como acaba, ¿para qué empezar?”* donde el tema es la droga, otro tema más en la que la DGT quiere prevenir en la conducción, el ir bajo los efectos de las drogas, especialmente dirigido a jóvenes. El anuncio se acompaña con música y baile, recreando el ambiente de diversión de éstos con el mundo de las drogas.

En 2013 se publican tres anuncios verdaderamente impactantes, como el de *“La Ley de Newton”*. En este spot se fomenta el uso del sistema de retención infantil a través de una niña y la ley mencionada anunciándose: *“A 50 km/hora un cuerpo es imparable, ni siquiera una madre puede pararlo”*.

Otro anuncio impactante de este año es el que representa una pareja joven muy enamorada al principio del spot y rota al final del mismo por un accidente de tráfico.

El otro anuncio impresionante es el que se realizó en la campaña de verano, *“El verano está lleno de vida... y de vidas”*. En él podemos visualizar como una familia salía despedida contra el espejo de su baño para terminar inconscientes en el suelo. Con este spot la DGT fomentaba el respeto a los límites de velocidad, y podemos ver este fomento con el discurso del niño de esa familia, que decía que si corrías podías hacer daño a gente que ni siquiera conocías como ellos.

Durante este año también se realizaron campañas donde se daban mensajes informativos recordando las normas de circulación para que se cumplieran, y dando consejos de conducción segura para no caer en distracciones, como no usar el móvil. También campañas para incentivar el uso del cinturón, la velocidad... La DGT transmite el mensaje de que todo el mundo puede provocar un accidente, y no únicamente el que conduce.

En 2015 se celebra la Semana Mundial de la Seguridad Vial citada por la ONU y por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y que en esta edición se dedica a los niños, ya que cada día mueren en el mundo 500 niños en

accidentes de tráfico y se quiere concienciar de este problema tan importante y prevenir la seguridad vial infantil.

Este año también se realiza una campaña de movilidad con el lema *“Muévete con conciencia”*. El objetivo es nuevamente concienciar a todos los habitantes del uso de otros medios de transporte como el autobús, la bicicleta o el ir caminando y así eludir atascos, contaminación, reducir gastos...

Por otro lado, podemos mencionar la campaña *“El porro más caro del mundo”*, en la que la DGT pone de manifiesto las consecuencias de conducir bajo los efectos de las drogas e intenta concienciar a los ciudadanos de que fumar un porro antes de la conducción es un desencadenante terrible para todos, pudiéndose evitar. Se incentiva el acceso a una página web¹, donde si accedíamos a ella nos encontrábamos con la imagen de un porro y un contador que iba decreciendo a medida que la gente iba entrando en ella.

De 2016 destacamos la campaña *“El trayecto de tu vida”* donde se relatan los trayectos diarios de algunas personas y donde la DGT nos brinda su apoyo y nos recuerda su papel: ayudarnos en la seguridad de nuestros trayectos.

El año 2017 se hace uso de los anuncios para informar de los peligros de las distracciones, sobre todo el uso del móvil, tan usado en la actualidad. Podemos destacar la campaña *“Magia”* o la campaña *“Testimoniales”* donde aparecen testimonios reales de personas que han sido víctimas de accidentes de tráfico por culpa de una distracción.

En el año 2018 lanzan la campaña *“Distracciones”* y nos lanza la pregunta siguiente: *“En un accidente, ¿quién quieres ser? ¿quién vive o quién muere?”*, para que se reflexione al respecto y donde nos presentan la realidad entre las 2 versiones. Si mueres estás muerto, pero si vives también estarás mal: la conciencia de haber matado a otras personas por una irresponsabilidad, la pérdida del carnet, ir a la cárcel y muchos inconvenientes más. El objetivo es llamar la atención de la sociedad y que no se deje a un lado la seguridad vial

1 <https://losobjetosmascarosdelmundo.com>

en nuestras tareas diarias. A través de otra página web² se mostraba en un plano de 360 grados las consecuencias que tiene realizar imprudencias por las cuales se producen los accidentes: el uso del teléfono móvil, el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas. Además, se podía participar en la encuesta en la que se preguntaba si querías vivir o morir, lema de esta campaña, y comprobar el porcentaje de personas que elegían cada una de las dos opciones. (Ministerio del Interior, 2018)

Con esta campaña se ha querido cambiar el rumbo y mostrar cómo es la vida de la persona que lo ha causado y que sigue viva, y no sólo mostrar las consecuencias de las víctimas después del accidente como había hecho hasta ahora. (Avilés de Rus, 2018)

También emiten la campaña *“El hombre de cristal”*, donde se pone de manifiesto la fragilidad de un motorista, ya que sobre una moto, todos somos de cristal. La DGT trata de concienciar a los conductores de la importancia de llegar sanos y salvos a nuestros destinos, ya que esta campaña es lanzada para los desplazamientos de esa Semana Santa. A través de otra página web³ se daban una serie de consejos sobre cómo circular para no poner en peligro la vida de los demás. La DGT recomienda circular a una velocidad adecuada, no tomar droga ni alcohol, respetar la prioridad de paso, cumplir la distancia de seguridad e ir bien equipados.

Se quiere proteger a los motoristas, ya que son uno de los colectivos más vulnerables y sólo el año anterior 300 motoristas perdieron su vida en la carretera. (DGT, n.d.-e)

En el año siguiente, año 2019, lanzan la campaña *“14 metros de nada son una gran diferencia”* con el objetivo de concienciar a la población de que una menor velocidad se traduce en un menor daño en caso de accidente, y menores lesiones. Esta campaña coincidía con el cambio de velocidad en las carreteras

2 <https://vivomuerto.dgt.es>

3 <https://elhombredecristal.es>

convencionales que se fijó en 90 km/hora. Y una de las mayores causas de los accidentes de tráfico en estas carreteras es la velocidad. (DGT, n.d.-b)

Otros tres anuncios de este mismo año son los que se realizaron en la campaña de Semana Santa. Es una campaña de concienciación que coincide con el incremento de los desplazamientos en esta época. Basándose en las estadísticas de la Semana Santa anterior en la que tantas personas no regresaron a sus casas después de las vacaciones, otras tantas que no volvieron nunca y otras que regresaron después de haberse recuperado en el hospital, la DGT creó esta campaña presentándola como los tres destinos en los que puede acabar cualquier conductor que no cumpla las normas de tráfico: la cárcel, el cementerio o el hospital.. (DGT, n.d.-f)

Los destinos se presentan con sus correspondientes ventajas: el hospital con una pulsera como las que se proporcionan en el Caribe, la cárcel para poder reflexionar una larga temporada y el cementerio se presenta como un destino en el que acuden cuatro turistas al día, dice el enterrador del cementerio que representa a un recepcionista de un hotel. Vemos como se hace un recorrido por estos tres destinos de una forma irónica, ya que cuando se inicia un viaje de vacaciones nadie se imagina que puede acabar en cualquiera de esos tres destinos, y es donde se puede acabar si se comete alguna imprudencia durante los desplazamientos de Semana Santa.

Este año vemos un giro en la política de las campañas que estaba siguiendo la DGT hasta ahora. Se ha probado con un nuevo tipo de mensaje a transmitir que es el de la ironía para acaparar la atención del espectador, con otro tipo de anuncio no realizado nunca hasta ahora. Esta vez no se ha querido usar el sentido dramático en los mensajes, aunque igualmente el mensaje es duro pero se ha transmitido de una forma amable y representando la dureza de la realidad.

Y para concluir este año podemos nombrar la campaña de Navidad, en la que la DGT nos da las gracias por poner de nuestra parte para reducir el número de accidentes de tráfico, motivo del anuncio Para el rodaje de este anuncio

colaboraron profesionales como los bomberos, sanitarios, periodistas, funcionarios, ciclistas, mantenimiento de carreteras, además de motoristas, asociación de víctimas, conductores y peatones.

Para terminar, este año 2020, la DGT ha tenido que cambiar su tradicional campaña para la Semana Santa debido a la pandemia del coronavirus que ha afectado a España. Esta vez, en vez de recordarnos la importancia del uso del cinturón o del peligro de las distracciones, tiene como finalidad agradecer a todos los ciudadanos la responsabilidad realizada durante el confinamiento quedándonos en casa, y que gracias a esto también hemos ayudado a salvar vidas, estando el triunfo en un menor número de desplazamientos.



TABLA 6. Análisis carteles campañas 2011-2020

AÑOS CAMPAÑA	2011	2012	2013	2014	2015
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Vuelta al cole...</u> Tema: Cinturón y Sistemas de Retención Infantil</p>	 <p><u>Día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico...</u> Tema: Otros</p>	 <p><u>Vehículos a punto para ganar calidad de vida...</u> Tema: Estado del Vehículo</p>	 <p><u>Distracciones...</u> Tema: Distracciones</p>	 <p><u>El porro más caro del mundo...</u> Tema: Otros</p>
	AÑO CAMPAÑA	2016	2017	2018	2019
CAMPAÑA LEMAS	 <p><u>Campaña El trayecto de tu vida...</u> Tema: Desplazamientos Largos y Cortos</p>	 <p><u>Magia...</u> Tema: Distracciones</p>	 <p><u>Distracciones...</u> Tema: Distracciones</p>	 <p><u>Cementerio, hospital o cárcel..</u> Tema: Distracciones y Alcohol</p>	 <p><u>Quédate en casa..</u></p>

Fuente: Elaboración Propia a través del portal de la DGT

Conclusiones globales de las campañas de la DGT

La máxima de estas referencias es la de concienciar a la población de que la conducción segura siempre es un objetivo de total prioridad para el fundamento de la existencia de la DGT, debido al coste de vidas al volante, así como las personas con secuelas derivadas.

La DGT, durante toda su existencia, se ha dedicado a concienciar a la población de su responsabilidad, a través de campañas publicitarias, en revistas, periódicos, televisión, vallas publicitarias exteriores, y demás lugares, utilizando como vía principal la emotividad de las personas y la empatización ante accidentes de tráfico y sus secuelas físicas, mentales y espirituales.

Más tarde se optó, dependiendo del equipo responsable de este ente, por hacerlo llegar a través de personajes famosos o relevantes de la sociedad española.

Y en las últimas décadas se ha optado por hacer llegar a la población, siempre jugando con las emociones y sus consecuencias, personas accidentadas, con secuelas trágicas de por vida por culpa de estos accidentes.

Las frases que más han ahondado en los ciudadanos y que tras generaciones las tenemos en mente de casi todos pueden ser “Si bebes no conduzcas”; o la otra frase mítica como “No podemos conducir por ti”.

La tónica general de concienciación de este tipo de campañas en los últimos años es la efectividad, de las muestras del dolor, de las secuelas de las discapacidades producidas por los accidentes de tráfico, de las familias rotas, de los hijos, niños, abuelos, que se ven en la tesitura de una trágica separación familiar o una muerte repentina, de alguien que no llega a su destino, bien por culpa de otro conductor, o bien por culpa de acciones no lícitas al volante, tales como mirar el móvil, responder un mensaje, cambiar un CD que no está a mano, entre otras.

TABLA 7. Análisis mensajes campañas por décadas

DÉCADAS	CAMPAÑA	MENSAJE A TRANSMITIR	TIPO DE MENSAJE	REPRESENTACIÓN	RESULTADO OBTENIDO
1960-1970	<i>“Peatón primero mirar” (1964)</i>	Informar al peatón sobre cómo actuar en calidad de viandante	Informativos, divulgativos y formativos	Dibujos animados con tono seriedad	
	<i>“Los más débiles necesitan mayor protección” (1967)</i>	Informar y divulgar a los padres su responsabilidad con los niños en la calle	Informativos, divulgativos y didácticos	Dibujos animados con tono humorístico	
1970-1980	<i>“Conductor, siempre con una copa de menos” (1977)</i>	Peligro de conducir bajo los efectos del alcohol	Informativos, divulgativos y didácticos	Dibujos animados con tono menos cómico	
	<i>“Si duda, ¡no adelante!” (1978)</i>	Mujer al volante como ejemplo de buena conducción	Informativos, divulgativos y didácticos	Personas reales con un avance progresista (mujer)	
1980-1990	<i>“El casco, única prenda obligatoria” (1981)</i>	Informar sobre la importancia del uso del casco	Informativos, divulgativos y didácticos	Personas reales y tono optimista y positivo (Influencia cine destape)	
	<i>“Si bebes, no conduzcas” (1986)</i>	Peligro de conducir bajo los efectos del alcohol	Informativos, divulgativos y didácticos	Personaje famoso (Stevie Wonder) con música alegre de fondo	Su lema es recordado hoy en día
1990-2000	<i>“Las imprudencias se pagan cada vez más” (1992)</i>	Peligro de cometer imprudencias al volante	Emocional, con imágenes de impacto	Personas reales con escenas de drama	Gran impacto social
	<i>“Las imprudencias se pagan... carísimas” (1994)</i>	Peligro de cometer imprudencias al volante	Emocional, con inducción a la reflexión	Testimonios reales de personas víctimas de un accidente	
	<i>“Vive” (1998)</i>	El objetivo de ese verano: IR de vacaciones, VOLVER a casa y VIVIR	Mensaje positivo, y el gesto de la V de victoria	Personajes famosos	Hace un alto en la línea dramática

2000-2010	<i>“Únete a nosotros, únete a la vida” (2004)</i>	Incentivar actitudes positivas sobre normas de seguridad	Motivadores, estimulantes difundiendo ideas positivas	Personas reales en los que se incentiva el uso del casco, el cinturón...	
	<i>“Hay muchas razones para no tener un accidente... Elige la tuya y hazlo” (2007)</i>	Razones para no coger el coche o no cometer imprudencias	Mensaje positivo, jugando con las emociones con inducción a la reflexión	Personas reales	
	<i>“Tú puedes evitarlo” (2008)</i>	Evitar tragedias cumpliendo las normas y no cayendo en distracciones	Emocional, dando cifras para acercar al espectador a la realidad	Actores pero representan la realidad de lo que sufren las víctimas de los accidentes	Gran impacto social
2010-2020	<i>“Hay que estar a lo que hay que estar” (2012)</i>	Información sobre las distracciones al volante	Mensaje humorístico	Actor y humorista (Leo Harlem)	
	<i>“Distracciones” (2018)</i>	Consecuencias de las distracciones al volante	Emocional (muestra los dos lados del accidente) y reflexivo (¿quien quieres ser?)	Personas reales	Cambia el rumbo (muestra la vida de la persona que ha causado el accidente y que sigue viva)
	<i>“Top vacacional” (2019)</i>	Destinos en los que se acaba si no se respeta las normas: cárcel, cementerio u hospital	Irónico, mensaje duro pero de forma amable	Personas reales representando la dureza de la realidad	

FUENTE: Elaboración Propia más consulta de otros autores (Cultura, n.d.; Sánchez et al., 2001)

3.2. EFECTIVIDAD DE LAS CAMPAÑAS DE LA DGT

Ahora abordaremos la eficacia que han tenido las campañas de la DGT con diferentes estudios que han realizado otros autores y que nos van a servir de ayuda para sustentar este análisis previo que hemos realizado de estas campañas de concienciación.

Evolución de los anuncios de las campañas de la DGT

- ✓ **Línea blanda** → Desde que se creó la DGT (30 de julio de 1959) las campañas eran de tipo racional con la finalidad de brindar formación a los peatones y conductores. Esto está ligado al uso cada vez más generalizado de vehículos, por lo que sus campañas daban información sobre seguridad tanto a peatones como a conductores en el uso del cinturón de seguridad y adelantamientos. (Martínez Rodrigo & Segura García, 2012)

La DGT pretende dirigirse al público en general, por lo que en sus anuncios se muestran vehículos familiares, no conducidos por mujeres y situaciones comunes. El narrador emplea la tercera persona siendo una persona diferente a los protagonistas, haciendo uso del tono imperativo dejando claro los comportamientos correctos e incorrectos. (Gómez García, 2016)

En esta época se hacía uso de los dibujos animados para transmitir los mensajes, o de famosos, y no se hacía uso de imágenes impactantes en las que aparecieran accidentes o heridos, si no que se utilizaba un eslogan muy breve y sencillo para que se quedase en la memoria. (Martínez Rodrigo & Segura García, 2012)

Como es el caso del anuncio en el que aparece el famoso Stevie Wonder con un tono amable bajo el lema “*Si bebes, no conduzcas*” (1986); o la campaña “*Te lo dice un amigo*” (1989) en el que el personaje es una simpática ardilla que daba consejos. (Sánchez et al., 2001)

- ✓ **Línea dura y realista** → Con la campaña “*Las imprudencias se pagan cada día más*” (1992) se inauguraba una línea dramática basada en una

mostración explícita y dramática de los accidentes de tráfico o de sus terribles consecuencias inmediatas o a largo plazo, que incentiva el temor como estímulo para modificar hábitos y actitudes (Castelló Mayo, 2010).

- ✓ **Campañas de 1998 y 1999** → Aquí se interrumpía la línea de realismo de la DGT en la que se mostraban accidentes y mutilaciones, y se apuesta por campañas educativas, modelos responsables y sostenibles de educación vial en cualquier momento y contexto social.. (Castelló Mayo, 2010)

Con la campaña “*Vive*” (1998) se cerró la línea dura con el signo de la victoria convertido en símbolo de la seguridad vial. (Sánchez et al., 2001)

En esta etapa hasta aproximadamente el año 2007, los mensajes habían sido más positivos, en el que se inducía a la reflexión como la campaña “*Únete a nosotros, únete a la vida*” (2004), en la que se incentivaba actitudes positivas sobre normas de seguridad.

- ✓ **A partir de 2008** → Se vuelve otra vez a la línea dura, la publicidad pasa a ser más emocional, y se utiliza la psicología para conseguir persuadir a los conductores sobre ciertas actitudes al volante.

Con la campaña “*Tú puedes evitarlo*” (2008), donde por primera vez se daban cifras de muertos, y con las siguientes campañas que se han basado en imágenes impactantes de accidentes de tráfico, con heridos y muertos.

También se ha recurrido a la aparición de testimonios como fórmula persuasiva, como objetivo de hacer reflexionar a los que lo visualizan (Castelló Mayo, 2010)

- ✓ **A partir de 2018** → Con la campaña “*En un accidente, ¿quien quieres ser, el que vive o el que muere?*” se cambia el rumbo, ahora se muestra la vida de la persona que ha causado el accidente y que sigue viva.

En 2019, se emplea el tono irónico, con la campaña “*Top vacacional*”, otro cambio de rumbo en los anuncios de la DGT.

NOTA → Desde el año 2005 se sigue la misma línea: la de las consecuencias de las actitudes negligentes de los peatones y conductores provocadas por el consumo de alcohol y drogas, y por las distracciones. (Tovar, 2016)

Ejemplos de campañas con impacto en la sociedad

- ✓ *“Las imprudencias se pagan cada día más”* (1992) la campaña que más impacto social ha generado en la que se inauguraba la línea dramática de las campañas de divulgación sobre seguridad vial que incluían imágenes explícitas e impactantes. (Castelló Mayo, 2010)

Se consiguió que el 95% de los españoles lo recordase un año después. (Sánchez et al., 2001)

- ✓ *“Las imprudencias se pagan carísimas”* (1994) que incluía sobrecogedores testimonios de varios afectados por accidente de tráfico. (Castelló Mayo, 2010)

La campaña volvió a ser un éxito y tuvo más penetración que la del año anterior, ya que las personas a las que se encuestaron para medir la eficacia de la campaña indicaban que los testimonios reales hacían que se sintieran más concienciados sobre la problemática de los accidentes de tráfico. (González, n.d.)

- ✓ *“En un segundo te cambia la vida”* (2010) en la que a través de llamadas telefónicas, varias personas se enteraban de que un familiar suyo había perdido la vida en un accidente. El spot causó una gran conmoción en ese año. (Reumiñán Seoane, 2015)
- ✓ *“El verano está lleno de vida y de vidas”* (2013) en la que una familia salía despedida contra el espejo de su cuarto de baño y fue el anuncio más impactante hasta la fecha. (Reumiñán Seoane, 2015)
- ✓ *“El porro más caro del mundo”* (2015) en la que se intenta concienciar a la sociedad del peligro de conducir bajo los efectos de las drogas. (Reumiñán Seoane, 2015)

- ✓ “Vivo o muerto” (2018) con el objetivo de generar un debate social sobre los accidentes por el aumento durante los último cuatro años, y que nos lleva a reflexionar que verse implicado en un accidente (ya sea como víctima o como causante de él) tiene consecuencias fatales. (Avilés de Rus, 2018)

Otros estudios

También existen otros estudios donde se demuestra que las campañas más agresivas de la DGT no salvan más vidas. Como es el caso de un estudio realizado por investigadores de la Universidad de Sevilla, junto con otros expertos de la Universidad de Castilla La Mancha. Este estudio pone en evidencia que el abuso de escenas violentas en los anuncios de la DGT no salva más vidas. (EuropaPress, 2013)

Este estudio se centra en la línea dura a comienzos de los años 90 cuando se endurecieron con la finalidad de reducir los accidentes, pasando de una línea comunicativa suave a otra más dramática y realista. (EuropaPress, 2013)

El estudio indica que el impacto de la publicidad sangrienta es más relevante en el caso de accidentes que causan muertes tanto en carreteras como en áreas urbanas. Cuando el nivel de dureza de los mensajes se incrementa después de un tiempo utilizando publicidad leve, se logra una mayor reducción del número de muertes y lesiones por accidentes de tráfico. (EuropaPress, 2013)

Según José Ignacio Castillo, profesor de la Universidad de Sevilla y responsable de este estudio: *“se podría decir que los ciudadanos estamos siendo sometidos a niveles innecesarios de crueldad, ya que se ha demostrado que no por tener campañas más violentas los accidentes de tráfico disminuyen, sólo en ciertos segmentos de la audiencia y siempre acompañado por otro tipo de medidas complementarias, esta estrategia alcanza buenos resultados”*. (EuropaPress, 2013)

Los autores de esta investigación concluyen en que se tiene que seguir la reciente línea seguida por la DGT, las que tiene por objetivo sensibilizar,

combinando el realismo y más pedagogía de la educación vial. (EuropaPress, 2013)

Conclusión de la efectividad de las campañas de la DGT

Después de analizar las diferentes etapas de los anuncios de la DGT desde su creación hasta el día de hoy, se puede concluir que la labor que realiza este organismo con sus campañas es la de concienciar y que son esenciales, tanto para prevenir accidentes, como para influir en la conducta del conductor.

Se ha observado que los anuncios más impactantes son en los que se utiliza el marketing emocional, la línea “realista, dramática o dura”, ya que se alcanzan índices de penetración superiores que al de otro tipo de estrategias comunicativas. (Castelló Mayo, 2010)

Pero por otra parte, también hemos visto que niveles altos de crueldad en los anuncios no reducen los accidentes si no se emplean otro tipo de medidas complementarias. (EuropaPress, 2013)

Con el acompañamiento de los cambios de normativa y las campañas de concienciación podemos decir que se ha logrado una sinergia entre los dos, que ha hecho que se logre el éxito.

Sus campañas tienen como objetivo favorecer la mayor implicación social posible, a través de la “identificación narrativa”. Podemos decir que sus anuncios en el ámbito emocional logran impactar en la sociedad pero aún queda mucho por hacer en la reducción de accidentes.

Sus anuncios más duros siempre se corresponden cuando las cifras de accidentes suben, con el objetivo de reducirlo concienciando y sensibilizando a la población por medio de sus campañas de publicidad. (País, n.d.)

Por lo tanto, las campañas hacen falta, no sólo para informar de todo como se hace hasta ahora, si no también para seguir concienciando a la población y que esté presente en el día a día de nuestra vida cotidiana.

Con anuncios emocionales está claro que se logra sensibilizar al espectador, pero se necesitan medidas adicionales para que todo junto surja efectos positivos.

Por esto, es conveniente reforzar la educación vial para que junto a lo anterior, podamos lograr el éxito que se busca: concienciación, menos distracciones y seguridad, y sobre todo, no más accidentes por errores humanos que se pueden evitar.

Evolución normativa tráfico y reducción de accidentes

Es interesante nombrar la evolución de la normativa de tráfico ya que también ha ayudado a reducir los accidentes, junto a las campañas de concienciación.

Me voy a centrar únicamente en el último cambio de normativa que hemos sufrido como cuando se introdujo el carnet por puntos en España. Y esto es así, porque desde la creación de la DGT hasta ahora hemos sufrido muchos cambios y pienso que es objeto de otro estudio, ya que puede ser un tema extenso.

Pero quiero poner en evidencia que gracias a la introducción de este sistema se logró reducir la cifra de accidentes, y lo que es mejor, es que sacas del mercado a los conductores infractores, ya que la pérdida de la totalidad de los puntos del carnet hace que se pierda totalmente.

A través de este mecanismo del permiso por puntos se penaliza a los conductores que cometan infracciones con sanciones económicas y también con la retirada del carnet, y además, conducir sin puntos es un delito condenado con penas de prisión de entre 3 a 6 meses, trabajos en beneficio de la comunidad desde 31 a 90 días o multas de 12 a 24 meses.

El permiso por puntos entró en vigor en julio de 2006. Ocho años más tarde, en julio de 2014, 177.418 conductores habían perdido su carnet de conducir por haber agotado su saldo de puntos, según la DGT. (Rosell, n.d.-b)

Mediante este sistema de penalización/compensación, se educa a los

conductores con sanciones que ya no son solamente económicas, si no que se juega con la posible pérdida del carnet de conducir, hecho que el conductor valora mucho más. Y según las cifras de siniestralidad de la última década parece que este sistema está funcionando. (Rosell, n.d.-a)

En el año 2006 se registraron 4.106 fallecidos en las carreteras de España. En 2015 esta cifra se redujo a 1.688 muertos. debido no únicamente al carnet por puntos, pero sí que ha jugado un papel importante en ello, al igual que ocurre con las campañas, que sin medidas adicionales no funcionan. Lo mismo pasa con esto. (Rosell, n.d.-a)

En mi opinión, este mecanismo se debería de cambiar y endurecer, ya que cuando este sistema se implantó en 2006 la tecnología ha avanzado mucho, y hoy en día la mayoría de las personas son adictas al móvil por así decirlo. Aunque suene drástico es la realidad. En temas de móviles y velocidad, que es la causa de la mayoría de los accidentes se debería de endurecer los castigos.

Se deberían de endurecer las sanciones económicas y las penas de prisión ante delitos de tal magnitud, pero eso también es objeto de otro estudio y de otro experto en la materia.

Por otra parte, existen cursos de recuperación de puntos, en los que se da la posibilidad de recuperar los puntos perdidos o volverte a examinar si has perdido la totalidad de los puntos o te han condenado por vía penal.

El objetivo de estos cursos son el de concienciar y sensibilizar a los infractores.

Desde mi punto de vista, creo que estos cursos de sensibilización y concienciación en los que te permite recuperar puntos se deberían de realizar antes de cometer las infracciones que han originado la pérdida de puntos y no después, ya que si fuese de esta manera estaríamos concienciando al conductor antes de cometer la infracción y no después de cometerla. De esta forma, cabe la posibilidad de que si está concienciado antes, no llegue a cometer la infracción fruto de lo anterior.

3.3. OTROS DATOS ANALIZADOS

En este apartado voy a analizar otros datos de interés, como pueden ser el número de víctimas y muertos en los accidentes de tráfico y los principales factores que influyen en éstos.

Aunque las campañas de concienciación de la DGT han ayudado a reducir accidentes, además de las demás labores que realiza por otras vías, incluida la normativa de tráfico, aún hay comportamientos indebidos y peligrosos que están presentes en la mayoría de accidentes y que no sólo con las campañas de concienciación de la DGT es suficiente para eliminarlos.

Como veremos en este análisis, hay cifras que no se pueden obviar y que hay que realizar alguna labor añadida para dar alternativas y poder solucionarlos.

Como ya he dicho anteriormente, si siguen habiendo accidentes aún así realizando campañas de concienciación, habrá que implantar medidas adicionales a las campañas para que todo junto logre un objetivo mayor para la reducción de accidentes.

Al analizar estos estudios podré fundamentar mis ideas a la hora de la innovación de los talleres que utilizo en la metodología de este trabajo.

Principales cifras de siniestralidad vial

La DGT viene publicando estas cifras desde el año 2004 con el objetivo de que este informe sea el de referencia para analizar la evolución del número y características de los accidentes de tráfico, así como evaluar el impacto de las políticas viales que elabora este ente.

Principales cifras de siniestralidad vial año 2018

Según el informe de la DGT al respecto, en 2018 la cifra de accidentes con víctimas mortales era de 1.806 fallecidos. Este dato supone un descenso del 1,3% respecto a 2017, rompiendo la tendencia del número de fallecidos experimentada en los cuatro años previos. Esta cifra nos sitúa con una tasa de

mortalidad de 39 fallecidos por millón de habitantes en 2018, quedando en el puesto séptimo más bajo de la Unión Europea. Sin embargo, esta tasa está aún por encima de los 37 fallecidos por millón de habitantes, objetivo estratégico marcado para el año 2020 en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Los siguientes ámbitos y colectivos que más destacan y donde se debe centrar la estrategia son los siguientes:

- ✓ Carreteras convencionales: con 994 fallecidos, simbolizan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, y el 75% si nos limitamos al ámbito interurbano. En 2018 el número de víctimas mortales disminuyó un 2% respecto al año anterior, y aumentó un 8% en las autovías. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ Usuarios vulnerables: protagonizan el 48% del total de fallecidos por accidente de tráfico (peatones: 386 fallecidos; bicicletas: 58 fallecidos; ciclomotores: 62 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos), un 2% más que en 2017. En el caso de los peatones fallecidos, se han incrementado un 45% en vías interurbanas (de 103 en 2017 a 149 en 2018). (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ Las vías urbanas, en las que hubo 489 fallecidos en 2018 (el 27% de los fallecidos), y el 81% de los cuales eran usuarios vulnerables. Los peatones representaron 237 fallecidos, de los que el 66% tenía 65 años o más. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ Los mayores de 65 años, que son el 19% de la población, representan el 27% de los fallecidos (496), y superan a todos los fallecidos por accidente de tráfico en ciudad (489). (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ Furgonetas: el porcentaje de accidentes con al menos una furgoneta implicada ha aumentado de un 8,6% en 2013 a un 10,6% en 2018. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Este informe expone los comportamientos de riesgo en los que se tiene magnitudes alarmantes en España:

- ✓ Las distracciones aparecen en un 32% de los accidentes mortales. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ La velocidad excesiva e inadecuada: se presenta en un 22% de los accidentes mortales. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)
- ✓ El consumo de alcohol y drogas: aparecen en un 21% de los accidentes mortales. Y además, teniendo en cuenta las drogas de comercio ilegal, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por todas estas causas, se necesita redoblar los esfuerzos en materia de formación, sensibilización y vigilancia de estos comportamientos de riesgo.

Ahora, voy a proceder a resumir lo más importante y relevante para mi estudio, con el objetivo de analizar qué causas son las que más se repiten en los accidentes, y sobre todo qué tipo de usuarios son los más vulnerables con el fin de saber en qué ámbitos y en qué colectivos se debe de influir y mejorar para la reducción de accidentes.

Según los datos facilitados por policías, en 2018 han habido un total de 102.299 accidentes de tráfico, de los cuales 1.806 son fallecidos, 8.935 los hospitalizados más de 24 horas y 129.674 los heridos no hospitalizados. El número de accidentes con víctimas ha aumentado un 66% respecto al año anterior. En cuanto a las víctimas, se ha experimentado una reducción respecto a 2017 en los fallecidos con un 1% (24 menos) y en los heridos hospitalizados con un 6% (611 menos); y un aumento en los heridos no hospitalizados (58 más). (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Si hablamos de los fallecidos en 2018, el 77% eran hombres, de los cuales el 55% tenía 45 años o más, el 41% estuvieron implicados en accidente como ocupantes de turismo, el 73% tuvo accidente en vía interurbana y el 55% de los

fallecidos en vías convencionales. El 64% de los fallecidos eran conductores y el 21% peatones. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Se concluye que en 2018 han fallecido 24 personas menos que en 2017, lo que equivale a un 1% menos, pero no en todos los usuarios ha sido igual. En el caso de los peatones fallecidos ha aumentado un 10%, y en el caso de los conductores y pasajeros ha descendido un 2% y un 13% en cada caso. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Según el medio de desplazamiento, ha descendido en el caso de los fallecidos en turismos (8% menos), en vehículos de mercancías (un 3% menos) y en bicicletas (20 menos). Los fallecidos en motocicletas no han sufrido ninguna variación, mientras que los fallecidos en ciclomotores o los usuarios de autobús han aumentado, siendo 13 y 9 más que en 2017 respectivamente. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Según la edad, el número de fallecidos ha descendido para los siguientes grupos de edades: de 0 a 14 años (10 fallecidos menos), de 25 a 34 años (11% menos), de 45 a 54 años y de 55 a 64 años (11% menos cada uno). Por el contrario, el número de fallecidos ha aumentado para los siguientes grupos de edades: de 65 a 74 años (14% más), de 15 a 24 años y de 35 a 44 años (4% más cada uno), de 75 a 84 años (un 2% más) y por último, de 85 años y más (con un fallecido por arriba). (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Según el lugar, en las vías urbanas se producen el 63% de los accidentes con víctimas, mientras que en las vías interurbanas es donde más fallecidos hay con un 73%. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Con respecto a 2017, ha aumentado un 8% los fallecidos en autovías y ha disminuido un 2% los fallecidos en carreteras convencionales. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En 2018 en las vías urbanas se han producido 64.407 accidentes con víctimas, de los que 489 personas son fallecidos (27% del total), 4.484 personas son heridas hospitalizadas y 76.550 heridas no hospitalizadas. En cuanto a 2017, el

n.º de accidentes con víctimas ha disminuido un 1%, los fallecidos un 4%, los heridos hospitalizados un 6% y los no hospitalizados un 1%. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En 2018 el n.º de heridos hospitalizados ha descendido un 6%. Según la edad, los grupos en los que ha aumentado han sido los grupos de 65 a 74 años (6% más) y el de 75 a 84 años (7% más). En el resto de grupos ha disminuido. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por lo que respecta a los heridos no hospitalizados, la cifra se ha mantenido estable con respecto a 2017 (variación inferior al 1%). El 59% de los heridos no hospitalizados sufrieron el accidente en vía urbana (descenso del 1% respecto a 2017) y en vías interurbanas ha aumentado un 1%. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En cuanto a los niños fallecidos, en 2018 murieron 25 niños de 0 a 14 años (10 menos que en 2017). En vías interurbanas murieron 14 y en vías urbanas 11. De los 25 fallecidos, 13 eran pasajeros, 11 peatones y 1 conductor de bicicleta. En cuanto a los hospitalizados hay 331 niños por accidente (4% menos que en 2017). Del total de los hospitalizados, el 64% se produjo en vía urbana y el 55% era peatón. En relación al uso de los sistemas de retención infantil en los niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 8 de los 85 heridos hospitalizados no lo utilizaba, al igual que los 25 de los 3.308 de los heridos no hospitalizados, que tampoco lo utilizaba. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Respecto a los jóvenes fallecidos, en 2018 fueron 207 jóvenes de 15 a 24 años (aumento del 4% respecto a 2017), lo que representa un 11% del total de fallecidos, un 13% de los heridos hospitalizados y un 17% de los heridos no hospitalizados. El 78% de los fallecidos lo ha hecho en vías interurbanas. De los fallecidos, el 56% eran conductores, el 55% usuarios de turismos y el 17% de motocicletas. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Los mayores de 64 años se vieron implicados en 11.647 accidentes, con un total de 496 fallecidos, 1.530 heridos hospitalizados y 11.172 no hospitalizados.

Lo que significa que ha aumentado un 7% en relación a 2017. Este colectivo ha supuesto el 27% de los fallecidos, el 17% de los heridos hospitalizados y el 9% del total de los heridos no hospitalizados. El 42% de los fallecidos de este colectivo eran peatones, el 42% conductores y el 17% pasajeros. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Los peatones se vieron implicados en 13.475 accidentes, con un total de 386 fallecidos, 1.833 heridos hospitalizados y 1.940 heridos no hospitalizados. Son los usuarios más vulnerables, implicados en un 13% de los accidentes con víctimas, suponiendo un 21% del total de fallecidos. Los heridos hospitalizados son el 90% en vías urbanas y los heridos no hospitalizados el 95% en vías urbanas. Los fallecidos en vías interurbanas ha aumentado un 45% respecto a 2017 y en vías urbanas ha descendido un 4%. Los hombres representan el 63% de los peatones fallecidos y las mujeres representan el 53% de los heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados. De los 149 fallecidos en vías interurbanas, el 41% tenía menos de 45 años y el 20% más de 74 años; y de los 237 peatones fallecidos en vías urbanas, 23% tenía menos de 45 años y el 44% más de 74 años. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Los usuarios de bicicletas se vieron implicados en 7.598 accidentes, de los cuales 58 fallecieron (20 menos que en 2017) y 620 fueron heridos hospitalizados (11% menos que en 2017). El 72% de los accidentes se produjeron en vías urbanas, y la cifra mayor de heridos se produjo en vías urbanas también, de los que el 70% fueron heridos hospitalizados y el 52% heridos no hospitalizados. El mayor número de ciclistas fallecidos se registró en vías interurbanas (43 fallecidos). El 53 de los 58 fallecidos en bicicleta son hombres. Y el 83% de los heridos hospitalizados junto con el 81% de los heridos no hospitalizados son hombres también. Según los grupos de edades, las víctimas mortales de 55 a 64 años han sido 15; de 75 años o más han sido 12; y de 45 a 54 años y de 65 a 74 años han resultado 9 fallecidos de cada uno. En cuanto a los heridos hospitalizados, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años representan el 21%; y de 55 a 64 años el 18%. (Observatorio Nacional de

Seguridad Vial, 2018)

En cuanto a los factores que inciden en la seguridad, la distracción está presente en un 32% de los accidentes, la velocidad en un 22% y el consumo de alcohol en un 21%. En 2018 la DGT ha registrado un total de denuncias de 4.179.689, de las que el 62% son de velocidad detectadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia civil, los radares fijos, de tramo y helicópteros. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En cuanto al consumo de sustancias psicoactivas en los conductores que circulan por las vías públicas, se vienen realizando periódicamente estudios de prevalencia para determinarlo desde 2008 en España. Hasta la fecha se han realizado cuatro ediciones: el Estudio DRUID (2008-2009) y los estudios de prevalencia EDAP de 2013, 2015 y 2018.

Según estos estudios, la evolución del consumo de alcohol en las cuatro ediciones es que los conductores presentaron consumos recientes de alcohol por encima de 0,05 mg/l de aire del 6,6% en 2008, del 4,2% en 2013, del 1,7% en 2015 y del 4,7% en 2018. Para el resto de sustancias, en 2013 se produce una disminución respecto a 2008, pero desde el 2013 la tendencia del consumo de drogas va aumentando, aunque sin alcanzar los niveles de 2008. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por otra parte, desde hace 2 años la DGT colabora con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia, que con su cantidad y calidad de información ha permitido enriquecer el papel del consumo de alcohol y otras drogas en la presencia de accidentes. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Esto ha llevado a recabar que en 2018, los conductores implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas fueron de 120.408, y se realizó prueba de alcohol al 38% de ellos. De los conductores fallecidos, el 68% de los conductores fueron analizados; de los heridos hospitalizados fueron analizados el 25%; de los heridos no hospitalizados el 36%; y de los

conductores ilesos el 41%. Los resultados de las pruebas resultaron positivas en un 23% de los fallecidos, en un 12% de los conductores heridos hospitalizados, en un 8% de los conductores heridos no hospitalizados y en un 7% de los conductores ilesos. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En las vías interurbanas se ha realizado pruebas de alcohol al 70% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. El % de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 70% y el de no fallecidos un 38% de heridos hospitalizados, un 71% de heridos no hospitalizados y un 89% de ilesos. El % de pruebas de alcohol positivas en estas vías aumenta con la gravedad de las lesiones del conductor, desde un 4% en los conductores ilesos a un 23% en los conductores fallecidos. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En las vías urbanas se han realizado pruebas de alcohol al 14% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. El % de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 60% y el de no fallecidos un 9% en heridos hospitalizados, un 9% en heridos no hospitalizados y un 18% de ilesos. El % de pruebas de alcohol positivas en estas vías aumenta con la gravedad de las lesiones del conductor, desde un 14% en los conductores ilesos a un 28% en los conductores fallecidos. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Junto con el resultado de la prueba de alcohol, positiva o negativa, también se dispone del valor exacto de la tasa de alcohol en sangre o en aire expirado. De los conductores fallecidos, el 66% de los casos de pruebas positivas presentan tasa superior a 3 veces la tasa máxima regulada en el Reglamento de Circulación para vías interurbanas y el 64% en vías urbanas. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En el caso del consumo de drogas de comercio ilegal, se dispone de pruebas en el 68% de los conductores fallecidos, con un 19% de pruebas positivas. En las vías interurbanas los fallecidos testados han sido del 69%, de los que el 17% son resultados positivos; y en las vías urbanas los fallecidos testados han

sido del 60%, de los que el 27% han dado positivo. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En conclusión, en cuanto a los resultados de las pruebas de alcohol y drogas, el 35% de los conductores fallecidos tuvieron resultado positivo a alguna de esas sustancias. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por lo que respecta a las infracciones, en 2018 el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción, al igual que en vía urbana, que fue del 45% también. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

En cuanto al uso del cinturón de seguridad, y en lo que respecta a los usuarios de turismos y furgonetas de 12 años y más, en vías interurbanas, un 23% de los fallecidos y un 10% de los heridos hospitalizados no usaba el cinturón. En vías urbanas, 20 de los 7 fallecidos y el 19% de los heridos hospitalizados tampoco usaban el cinturón. En cuanto al uso del casco, y por lo que respecta a las motocicletas, en vías interurbanas, un 4% de los fallecidos y un 1% de los heridos hospitalizados no usaban el casco. En vías urbanas, el 11% de los fallecidos y el 7% de los heridos hospitalizados tampoco usaban el casco. Por lo que se refiere a los ciclomotores, 9 de los 35 fallecidos en vías interurbanas y 4 de 27 de los fallecidos en vías urbanas no usaban el casco. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por otra parte, la antigüedad del vehículo es un factor de riesgo al no disponer de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas del uso que pueden tener consecuencias. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Por otro lado, hay costes directos e indirectos, tanto para los accidentes como para las víctimas de los accidentes. En 2018, al menos ha costado 5.956 millones de euros, aunque podrían alcanzar los 11.217 millones de euros si tenemos en cuenta otros sistemas de información. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018)

Estudios de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

Según datos y cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS en adelante), cerca de 1,3 millones de personas mueren cada año debido a accidentes de tráfico, y entre 20 y 50 millones derivan en traumatismos no mortales, provocando muchos de éstos una discapacidad. (OMS, 2018)

Además, provocan importantes pérdidas económicas tanto para las personas, como para las familias y los países. Estas pérdidas derivan de los costes del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por lesiones, y del tiempo de trabajo que los familiares de los afectados tienen que invertir para atenderlos. (OMS, 2018)

Por otra parte, los niños, peatones, ciclistas y personas mayores son los usuarios más vulnerables en las vías de tránsito. (OMS, 2016)

Según la OMS, los factores de riesgo en un accidente de tránsito son los siguientes: (OMS, 2018)

■ *El enfoque de sistemas de seguridad: tener en cuenta el error humano*

El enfoque de sistemas de seguridad defiende un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Tiene en cuenta la debilidad de las personas a las lesiones graves provocadas por accidentes de tráfico, y admite que el sistema se debería crear para admitir el error humano.

Se apuesta por carreteras y arcenes, velocidades, vehículos y usuarios de carretera seguros, con el objetivo de poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

■ *Velocidad*

A mayor velocidad, mayor probabilidad de que ocurra un accidente de tráfico y más graves serán las consecuencias.

- El riesgo de muerte de un peatón que ha sido golpeado por la parte frontal de un coche aumenta con la velocidad (se multiplica por 4,5 de 50 km/h a 65

km/h).

- El riesgo mortal para los pasajeros que han sufrido un impacto lateral entre automóviles que circulan a 65 km/h es del 85%.

Todos los años mueren más o menos 1,25 millones de personas en todo el mundo como consecuencia de las colisiones de los accidentes de tráfico. Son la principal causa de muerte detectada en la población joven entre los 15 y 29 años. (OMS, 2017)

■ *Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas*

- Conducir en este estado aumenta el riesgo de un accidente con consecuencias fatales o lesiones graves.
- Conducir bajo los efectos del alcohol: el riesgo de accidente de tráfico comienza con bajos niveles de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta cuando el BAC del conductor es mayor o igual a 0,04 g/dl.
- Conducir bajo los efectos de drogas: el riesgo de accidente de tráfico aumenta en varios grados según sea la sustancia psicoactiva. Por ejemplo, un consumidor de anfetaminas tiene un riesgo de accidente mortal cinco veces mayor a otro que no consume drogas.

■ *No utilizar casco, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños*

- Usar el casco puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más del 70%.
- Usar el cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre un 45% y un 50% en el caso de los ocupantes delanteros, y reduce en un 25% el riesgo de muerte y de traumatismos graves.
- Usar los sistemas de sujeción para niños reduce en un 60% la mortalidad.

■ *Conducción distraída*

Muchas son las distracciones que pueden alterar la conducción. Pero quizás el uso de teléfonos móviles es la mayor preocupación para la seguridad vial.

- Los conductores que usan el teléfono móvil mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de sufrir un accidente que los conductores que no lo usan. El uso de este dispositivo mientras se conduce reduce la velocidad de reacción tanto para frenar como para reaccionar ante las señales de tránsito, hace difícil mantenerse en el carril adecuado y guardar la distancia adecuada.

- Los mensajes de texto mientras se conduce aumentan el riesgo de accidente.

■ *Infraestructura vial insegura*

Todas las vías tienen que ser seguras para todos los usuarios: peatones, ciclistas y motociclistas y conductores. Todo el ordenamiento del tráfico tiene que ser crucial para reducir el riesgo de lesiones entre ellos.

Conclusiones de la siniestralidad vial

He analizado estos estudios para poner en evidencia que aún hay accidentes, y las cifras son altas, son evitables y aún es una de las 10 causas de muerte en el mundo.

Con los diferentes estudios del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial y de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que han sido analizados, hemos podido observar las cifras de accidentes y el de las víctimas, así como los factores que influyen en la mayoría de accidentes, y cuáles son los usuarios más vulnerables.

Entonces, se llega a la conclusión de que los usuarios más vulnerables son los peatones, ciclistas, ciclomotoristas y motociclistas, así como los mayores de 65 años. Y los accidentes en furgoneta también se han incrementado.

Por otro lado, las causas que aparecen en la mayoría de accidentes mortales son las distracciones, la velocidad excesiva e inadecuada y el consumo de

alcohol y drogas, además de no utilizar los sistemas de seguridad como el casco, cinturón o sistemas de retención infantil.

Por lo que se concluye a afirmar que aún así del esfuerzo que se realiza con las campañas de concienciación, y la normativa con sus diferentes sanciones, siguen habiendo accidentes, y se confirma con todos estos estudios realizados.

Se detecta una oportunidad de mercado en la que se puede incidir para reducir los accidentes, porque como hemos visto, la mayoría de las causas de los accidentes son causados por comportamientos evitables en los que si todos ponemos de nuestro lado se logrará reducir los fallecidos y las lesiones a causa de éstos. Por lo que aquí se encuentra una buena justificación para actuar en la creación de talleres que se van a exponer a continuación.

3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN DE TALLERES

Después de haber analizado toda la evolución de la DGT, en cuanto a campañas se refiere, ya se ha mencionado que hemos llegado a la conclusión de que las campañas son efectivas siempre que se haga bajo niveles de crudeza leves pero influyendo en las emociones donde el espectador se sienta identificado con las escenas y les lleve a la reflexión.

Aquí se consigue impactar con los diferentes anuncios, pero esto no es suficiente a la hora de reducir los accidentes que es el objetivo de este organismo, porque aún siguen habiendo cifras importantes que no se pueden dejar a un lado.

Con el análisis del cambio de normativa, también se ha demostrado que ha ayudado con la reducción de accidentes junto a las campañas, que las dos medidas juntas surgen efecto, pero aun así los accidentes siguen estando ahí.

Para demostrar estas cifras de accidentes y las causas que lo provocan, así como los usuarios más vulnerables, hemos analizado una serie de estudios realizados por el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial y por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Con estos estudios se puede observar que aún con las campañas y los cambios de normativa no es suficiente, por lo que nos planteamos innovar para ayudar con una medida adicional en la ayuda de reducción de accidentes y de concienciación.

Vemos que aún los accidentes de tráfico son una de las diez causas principales de defunción, con lo cual veo una gran oportunidad para reforzar la educación vial a través de talleres en los que se refuercen los ámbitos más vulnerables como son los peatones, los mayores de 65 años, o los motoristas.

Pero también propongo que se refuercen los cursos de sensibilización y concienciación que hasta ahora está usando la DGT para la recuperación de puntos. Y que sean obligatorios cada 2 años para que esté presente en la conciencia del conductor, y que no solo sea después de cometer la infracción. Porque como ya se ha mencionado anteriormente, estos cursos de sensibilización y concienciación en los que se permite recuperar puntos, se deberían de realizar antes de cometer las infracciones que han originado la pérdida de puntos y no después, ya que si fuese de esta manera estaríamos concienciando al conductor antes de cometer la infracción y no después de cometerla. De esta manera, cabe la posibilidad de que si está concienciado antes, no llegue a cometer la infracción fruto de lo anterior.

A través de este curso de sensibilización y concienciación, también nos adentramos en una de las mayores causas de accidentes como son las distracciones, en las que a través del uso de la concienciación y sensibilización trataremos de prevenirlas, al igual que la tasa de alcohol y drogas o la velocidad que las abordaremos concienciando de las consecuencias.

Por lo que propongo los siguientes talleres:

- ➔ Un taller para los vehículos de movilidad personal, ya que en los últimos años ha habido una revolución en su uso y tiene que regularse de alguna manera, ya que también se han producido accidentes a causa del uso de este medio de desplazamiento. (MAPFRE, 2019)

- Un taller para noveles, para repasar conocimientos con el fin de que se queden impregnados del todo, y también porque está demostrado por la Comisión Europea (CE) de que los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el grupo de población entre 15 y 24 años, que comprende a la mayoría de los nuevos conductores. (CE, n.d.)
- Un taller para los mayores de 65 años, ya que como hemos visto son uno de los usuarios más vulnerables en los accidentes, por lo que hay que reforzar este colectivo.
- Un taller para peatones, por la misma causa anterior.
- Un taller de reciclaje vial con el objetivo de mantener a los conductores de todos los permisos actualizados junto con un curso de sensibilización y concienciación, porque también se ha visto antes que las distracciones, la velocidad, el consumo de alcohol y/o drogas son factores de riesgo en los accidentes. Quiero mencionar que este curso ya lo viene realizando la DGT, pero como se ha mencionado antes, este curso se debería de realizar antes de cometer las infracciones para concienciar de manera previa. En mi opinión estos dos cursos deben ir juntos, ya que de esta manera se tiene al conductor actualizado en toda la materia de la normativa de tráfico y concienciado de manera simultánea. En este taller también se aborda el tema de los ciclistas, porque aunque los usuarios que asistan a este curso no utilicen este medio de transporte, si que comparten vía con ellos, con lo que se enseñará todos los ámbitos referentes a este tipo de colectivo también vulnerables en los accidentes de tráfico.

Quiero dejar claro la labor que realiza la DGT y que no quiero dejar de lado, al igual que los demás organismos que colaboran, pero en mi opinión, hace falta dar un paso más para cambiar la educación de la seguridad vial y la concienciación que tiene que tener cualquier usuario de la vía porque es un gran problema de sanidad en nuestro país: el número de muertos en accidentes de tráfico.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Concienciar del peligro que supone tomar alcohol, antes de conducir, del uso de dispositivos móviles al volante, y del resto de infracciones, existentes penalizables, a través del análisis de las campañas publicitarias y su efectividad, analizando el autoconocimiento personal y emocional a la hora de la conducción.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ➔ Reducir las tasas de alcohol en un 5% en los próximos 10 años, a través de la sensibilización en cursos y talleres.
- ➔ Sensibilizar sobre el uso de móviles y dispositivos electrónicos en conductores, con el objetivo de reducirlo en un 3% en los próximos 5 años, en la población comprendida de 18 a 30 años.
- ➔ Hacer conscientes tanto a peatones como a conductores de la importancia de ser responsable a través de talleres educativos, trabajando las emociones negativas tales como el estrés, la rabia, el miedo, el enfado o la depresión, antes de conducir, donde su efectividad, tras realizar el taller de autoconocimiento personal se plasma en una reducción del 6% de la siniestralidad en los 5 años siguientes a la realización de estos talleres.

5. METODOLOGÍA

Después del análisis realizado, hemos concluido que las campañas de concienciación que realiza la DGT, junto con los cambios de la regulación de la normativa de la Ley de Circulación son de gran utilidad para impactar en la sociedad y para que se cumpla la normativa, pero los accidentes de tráfico, aunque cada vez menores gracias a esta ayuda, aún siguen estando presentes y sobre todo por causas que se pueden evitar. Causas como distracciones al volante, uso del teléfono móvil, el no uso del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad, el alcohol u otras drogas son a las que nos referimos.

Por eso propongo la creación de unos talleres educativos en los que a través de su desarrollo de carácter innovativo, vamos a concienciar a todos los roles de usuarios: noveles, conductores de patinetes, peatones, personas mayores de 65 años y un último taller para todos los usuarios como reciclaje vial junto al curso de sensibilización y concienciación.

Para ello establecemos una rúbrica de estos talleres, donde a través de la respuesta de unos cuestionarios o la realización de test a través de una app o de una página web, logramos calificar los conocimientos que tiene cada usuario sobre la materia elegida, y al terminar el taller, les pasaremos un segundo cuestionario o volver a pasar los test de la app o de la página web, para poder evaluar los conocimientos obtenidos gracias al desarrollo de estos talleres innovativos.

La principal diferenciación de estos talleres se basa en el tiempo de su desarrollo, que es antes de enfrentarse a la conducción, es decir, nos situamos en un examen evaluativo, de carácter lúdico a través de la gamificación para conseguir que se impregne esta educación en el inconsciente, sin tener el yugo del suspenso, de manera lúdica y divertida.

“La Gamificación es una técnica de aprendizaje que traslada la mecánica de los juegos al ámbito educativo-profesional con el fin de conseguir mejores resultados, ya sea para absorber mejor algunos conocimientos, mejorar alguna

habilidad, o bien recompensar acciones concretas, entre otros muchos objetivos". (Gaitán, 2013)

Tras este seminario final, y su consecución con éxito, a cada peatón o bien a cada conductor, se le dará su graduación si han pasado con éxito los exámenes reglamentarios de la DGT.

Estos seminarios pretenden ser un complemento educacional más a los exámenes ya existentes a nivel nacional, en los cuales se deba concienciar de las últimas novedades sobre la experiencia de la calidad de usuario de cada persona que conviva en las vías públicas, en todo rango participativo, desde los viandantes, hasta las personas al volante de cualquier vehículo motorizado, tal y como exige la reciente normativa local de patinetes y con ello, la modificación de la ley, y que este vehículo sobrepase los 30 km/h.

5.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Evaluar los conocimientos de las personas implicadas en el uso de vías y carreteras españolas, cuyo objetivo final será el de adquirir destrezas y entendimientos para conducir de manera efectiva y segura, o bien transitar por las vías urbanas. Además se concienciará sobre los factores de riesgo de los que hemos hablado en los que están presentes en la mayoría de los accidentes de tráfico y que se pueden evitar. También tienen el objetivo el repaso de conocimientos como es el caso del taller de reciclaje vial o el taller de noveles.

5.2. CONTENIDOS

Desarrollo de cuestionarios evaluativos de conocimientos previos antes de conducir, o bien transitar por las calles, vías y avenidas, o bien, realizar test a través de una app o de una web para aprender y repasar los test de la DGT.

Participar en talleres evaluadores, de destrezas, en ámbitos de la circulación vial, cuya temáticas son las siguientes:

- ◆ TALLER DE VMP
- ◆ TALLER DE CONDUCTORES NOVELES
- ◆ TALLER PARA PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS
- ◆ TALLER DE PEATONES Y GESTIÓN DE PELIGROS EN VÍAS PÚBLICAS
- ◆ TALLER DE RECICLAJE EN EDUCACIÓN VIAL MÁS SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Los cuestionarios dependiendo de cada temática los vamos a explicar detalladamente a continuación.

5.3. CUESTIONARIOS PROPUESTOS SECTORIZADOS

Estos cuestionarios tienen como objetivo evaluar por primera vez el conocimiento de la persona que lo realiza, y por última vez, después de realizar el taller, medir el conocimiento que se ha adquirido al realizarlo. Comprobaremos el cambio de los resultados y evaluaremos el aprendizaje adquirido, y por lo tanto, la superación del taller con la nota de apto.

- ◆ ***CUESTIONARIO TALLER VMP (Vehículos de Movilidad Personal)***

Proponemos este cuestionario para el taller de VMP (Vehículos de Movilidad Personal), tema que es de actualidad hoy en día. Son los conocidos patinetes. El objetivo es aprender lo que es y no es un vehículo de movilidad personal y las diferentes normas a cumplir.

Este cuestionario ha sido elaborado por mí, a través de información que he podido averiguar en la página de la DGT y de otro autor. (DGT, 2019; Martín, 2019)

1. ¿Qué definición se correspondería con la de un VMP

- Vehículo de una o más ruedas, de una sola plaza, que alcanza una velocidad entre los 6 y los 25 km/hora
- Vehículo de dos plazas que alcanza una velocidad entre los 6 y los 25 km/hora
- Vehículo de una sola plaza que no alcanza una velocidad de más de 6 km/hora
- Vehículo de dos plazas que no alcanza una velocidad de más de 6 km/hora

2. Indique cuáles de estos vehículos tienen consideración de VMP:

- Hoverboards
- Monociclos
- Patinetes
- Patinete sin sistema de autobalanceo y con sillín
- Patinete con sillín situado a una altura superior o igual a 54 centímetros
- Patinete concebido para competición
- Segway
- E-bici
- L1E (Bicicletas eléctricas y VMP pesado)
- Vehículos para personas con movilidad reducida
- Ciclomotores o scooters eléctricos

3. ¿Por dónde pueden circular los VMP?

- Por aceras
- Por zonas peatonales
- Por aceras y por zonas peatonales
- Ninguna de las anteriores

4. ¿Se puede circular los VMP fuera de las ciudades?

- Sí
- No

5. ¿Es obligatorio el uso de chaleco reflectante cuando circule con un VMP?

- Si
- No
- No es obligatorio, pero es recomendable, siendo obligatorio el uso por la noche

6. ¿Es obligatorio el uso de luces?

- Si
- Sólo es obligatorio en condiciones climatológicas adversas (de noche, con mal tiempo, en túneles, etc)

7. ¿Es obligatorio el uso del casco?

- No
- Sólo es obligatorio cuando la ordenanza municipal así lo requiera, con lo que quedará de obligado cumplimiento utilizarlo, y en caso de no hacerlo, se impondrá una multa a quién no lo haga

8. Responda con V (Verdadero) o F (Falso) las siguientes afirmaciones:

- Requieren de autorización administrativa para circular (F)
- Se exige a los usuarios permiso de conducir para poder circular con ellos (F)
- No es obligatorio un seguro para poder circular con ellos (V)
- Se registrará por la normativa básica de circulación (V)

9. ¿Qué comportamientos son sancionables?

- Alcohol y drogas
- Uso del teléfono móvil
- Auriculares
- No utilizar casco y otros elementos de protección
- Por circular por aceras y zonas peatonales
- Por circular con algún pasajero
- Conducir de noche sin prendas reflectantes o sin un sistema de alumbrado

10. ¿Que pasaría si circulas un aparato que aparentemente ofrecen prestaciones superiores a un VMP y no cumple los requisitos del reglamento europeo?

- Estos vehículos no pueden circular por las vías objeto de regulación, con lo que se inmovilizará y depositará el vehículo
- Estos vehículos no pueden circular por las vías objeto de regulación, con lo que al conductor se le multará con una sanción por importe de 500 € y se inmovilizará y depositará el vehículo
- Se puede circular por las vías, ya que al tener prestaciones superiores, se sobreentiende que es mejor que un VMP

Ninguna de las anteriores

◆ **CUESTIONARIO A TRAVÉS DE UNA APP PARA TALLER DE NOVELES**

En este taller para noveles no hemos elaborado ningún cuestionario, porque vamos a trabajar con una app para aprender, o más bien recordar los conocimientos olvidados.

Son varias las aplicaciones disponibles a utilizar y que ya existen en la biblioteca de Play Store en Android. Pero me he decantado por la siguiente, que es la que más descargas tiene y también las mejores valoraciones de los usuarios que la han descargado:

Test Autoescuela DGT Gratis. Autoescuela Móvil → Podemos descargar esta aplicación a través de la biblioteca de Play Store desde nuestro móvil en versión Android. Esta aplicación contiene más de 5.000 preguntas de todos los permisos de conducir en España y también la recuperación de puntos. Las preguntas están actualizadas, son las últimas publicadas por la DGT. Esta aplicación sirve para prepararte el examen teórico del permiso de conducir, pero es muy útil para nuestro taller, donde podremos repasar todo lo relacionado con el permiso de conducir. Hay preguntas disponibles para todos los siguientes permisos de conducir:

- ✓ Permiso A1/A2: Motocicleta.
- ✓ Permiso AM: Ciclomotor.
- ✓ Permiso B: Test de coche.
- ✓ Permiso B+E: Remolque no ligero (turismos).
- ✓ Permiso C: Camión
- ✓ Permiso de Mercancías peligrosas (MMPP).
- ✓ Permiso C+E: Remolque no ligero (vehículos pesados).

- ✓ Permiso D: Autobús.
- ✓ Recuperación de puntos del carnet.

Las funciones que ofrece esta app son diversas: (Google, 2020)

- ✓ Podremos realizar una simulación del examen de la DGT. Una vez que se realiza este test se puede ver los errores que se han cometido y revisar las respuestas.
- ✓ Nos encontramos un manual resumido de la parte teórica general, para repasarla de forma directa y sencilla.
- ✓ La realización de test por temas para practicar, y donde se da la opción de ir a la explicación de cada pregunta para entenderlas mejor.
- ✓ La aplicación elabora una estadística, ya que guarda un histórico de las preguntas que realices. De esta manera, el usuario sabrá el porcentaje real de sus conocimientos de cada tema.

◆ **CUESTIONARIO PARA PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS**

El objetivo de este cuestionario es medir el grado de dificultad ante los reflejos al conducir y decidir si el usuario está en condiciones o debe acudir al médico para hacerse una revisión y que el médico valore si es apto para conducir, ya que este tipo de colectivos ven reducido su capacidad de reacción y sus reflejos. Y más se acentúa porque toman medicación a diario la mayoría de ellos.

Este cuestionario ha sido elaborado por Real Automóvil Club de Cataluña, una compañía de seguros. (RACC, n.d.)

1. ¿Mi familia o amigos están preocupados por la forma en que conduzco?

Si

No

2. ¿Conducen demasiado rápido los demás conductores?

Si

No

3. ¿Le estresa conducir?

Si

No

4. ¿Los cruces son una dificultad para usted?

Si

No

5. ¿La medicación que toma le hace sentir mareada o más sueño del que tiene?

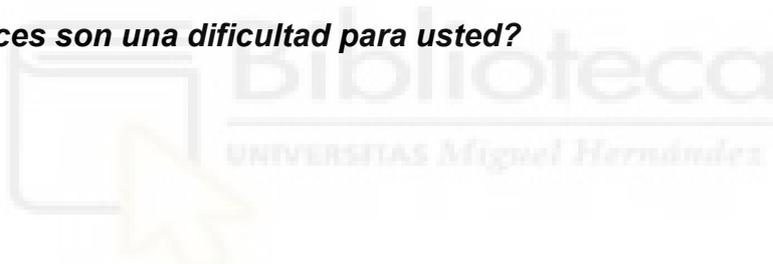
Si

No

6. ¿Tiene problemas para pisar el acelerador o el freno?

Si

No



7. ¿Le ha parado hace poco la policía por su forma de conducir?

Si

No

8. ¿Últimamente le ha costado realizar las maniobras para aparcar?

Si

No

9. ¿Se pierde frecuentemente mientras conduce?

Si

No

10. ¿Ve las señales a tiempo y reacciona a tiempo también cuando las visualiza?

Si

No

11. ¿Los demás conductores le tocan el claxon a menudo?

Si

No

12. C

13. ¿Cuándo termina de conducir, ¿se encuentra cansado?

Si

No



14. ¿Le gusta conducir de noche?

Si

No

15. ¿Las luces de otro coche le deslumbran cuando es de noche?

Si

No

16. ¿Le cuesta girar el volante?

Si

No

17. Cuando voy marcha atrás, ¿Le cuesta mirar por encima de los hombros?

Si

No

18. ¿Sus amigos o familiares no quieren montar al coche con usted?

Si

No

◆ **CUESTIONARIO PARA PEATONES**

Este cuestionario tiene el objetivo de enseñar a circular por las vías públicas, donde se mide el grado de conocimiento que se ha adquirido en el curso. También se aprenderán las normas del viandante, así como señales para peatones.

Este cuestionario ha sido elaborado por mí, a través de un manual que ofrece la DGT a través de su página web. (DGT, 2009)

1. ¿Cómo definiría la palabra “peatón”?

- Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas
- Persona que empuja cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones
- Personas que circulan con una silla de ruedas, ya sea con motor o sin él, es decir, personas del colectivo de movilidad reducida
- Ninguna de las anteriores
- Todas las anteriores son correctas

2. ¿Por donde debería de caminar un peatón para hacerlo correctamente?

- Pegados a las casas
- Cerca del borde de la calzada
- Por el centro de las aceras
- Por el bordillo

3. Si va caminando por una calle y esa calle no tuviese acera o tuviese algún obstáculo, ¿por dónde pasaría?

- Se circulará por donde se pueda, siempre que no cause riesgo de causar un accidente
- Se circulará pegado a la pared lo máximo posible, y si pudiera ser, de cara al tráfico
- Esa zona no está habilitada para el paso, tendrás que buscar otra alternativa
- La 1ª y la 2ª son correctas

4. Contesta V (Verdadero) o F (Falso) las siguientes afirmaciones:

- Los niños pequeños pueden ir sueltos sin acompañamiento de un adulto (F)
- Los niños pueden jugar o conducir bicicleta o triciclo en la calzada (F)
- Se pueden llevar animales sueltos, siempre que no suponga un riesgo para el tráfico (F)
- Los peatones deberán circular por donde sea apto para ellos, y no donde esté prohibido, por ejemplo, en autovías y autopistas (V)

5. Si no existe ningún paso para cruzar, es decir, no existe ni marcas viales, ni semáforos ni agentes del tráfico, ¿por donde se cruzará?

- Por las esquinas
- Por las esquinas o entre vehículos aparcados
- Entre vehículos aparcados
- Se cruzará por las esquinas procurando cruzar entre vehículos aparcados, y se mirará primero a la izquierda, después a la derecha, y por último, de nuevo a la izquierda, y finalmente cruzaremos recto lo más rápido posible pero sin correr

6. ¿Cuántos tipos de cruce de calles hay?

- Cruce de calles por pasos no regulados
- Cruce de calles regulados por semáforos
- Cruce de calles regulados por pasos regulados por marcas viales o por un agente
- Todas las respuestas anteriores son verdaderas

7. ¿Por dónde deberán circular los peatonas en las vías fuera de poblado?

Por la izquierda, para que puedan ver de frente a los vehículos que se acerquen

Por la derecha, para que puedan ver de frente a los vehículos que se acerquen

Por la izquierda, para que puedan ver de frente a los vehículos que se acerquen; y sólo se circulará por la derecha si por alguna circunstancia de la vía o del tráfico fuese más seguro

Por la izquierda, para que puedan ver de frente a los vehículos que se acerquen; y sólo se circulará por la derecha si por alguna circunstancia de la vía o del tráfico fuese más seguro, o los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o similar, y todo grupo dirigido por una persona o que forme desfile y también las personas en sillas de ruedas

8. Elija la definición correcta del significado de cada señal:



Los agentes pueden dar órdenes mediante señales visuales, con los brazos o con una luz y mediante el silbato

Los agentes solo pueden dar órdenes mediante señales

Los agentes solo pueden dar ordenes con los brazos

Los agentes solo pueden dar ordenes mediante el silbato



Indica presencia de niños, pudiendo conducir a más de 40 km/h

Indica presencia de niños, no pudiendo circular a más de 40 km/h

Indica excursiones de niños, pudiendo conducir a más de 40 km/h

Indica excursiones de niños cerca, no pudiendo circular a más de 40 km/h

Admite el paso de peatones por la calle o carretera en donde se encuentre colocada la señal



Prohíbe la circulación de peatones por la calle o carretera donde se encuentre colocada la señal

Admite el paso de peatones solo por la derecha de donde se encuentre colocada la señal

Admite el paso de peatones solo por la izquierda de donde se encuentre colocada la señal

Indica la presencia de un paso de peatones



Indica que solo se puede cruzar por el paso de peatones

Prohíbe el cruce de peatones

Prohíbe el cruce de peatones de más de una persona

Obliga a circular por la vía pública a los peatones, bicicletas y ciclomotores, en cuya entrada esté la señal



Prohíbe circular por la vía pública a los peatones, bicicletas y ciclomotores en cuya entrada esté la señal

Prohíbe circular por la vía pública a los peatones y bicicletas en cuya entrada esté la señal

Todas las anteriores son falsas

Informa a los peatones de la presencia de un paso subterráneo



Informa a los peatones de la presencia de un paso superior

Prohíbe a los peatones la bajada por el paso subterráneo

Prohíbe a los peatones la bajada por el paso superior

Informa a los peatones de la presencia de un paso subterráneo



Informa a los peatones de la presencia de un paso superior

Prohíbe a los peatones la bajada por el paso subterráneo

Prohíbe a los peatones la bajada por el paso superior

Informa a los peatones de una zona exclusiva para ellos



Informa a los peatones que tienen preferencia frente a los conductores

Informa a los conductores de que no pueden superar los 20 km/h

Todas las respuestas anteriores son correctas

Informa a los peatones del fin de la zona residencial y de las normas especiales para los conductores



Prohibición de circular por esa zona y que jueguen niños

Informa a los peatones de una zona exclusiva para ellos

Informa a los peatones que tienen preferencia frente a los conductores

Prohibición de circular los trenes por esa zona



Indica que sólo pueden circular trenes por esa zona

Indica la cercanía de un paso a nivel sin barrera, con lo que habrá que prestar atención a la posible presencia del tren

Todas las respuestas anteriores son falsas

Indica la presencia de un paso cerrado, no pudiendo pasar los peatones



Indica la cercanía de un paso a nivel con barrera, con lo que nos podremos encontrar con una barrera bajada para que pase el tren

Indica la prohibición de pasos cerrados a peatones

Todas respuestas anteriores son falsas

Señala la presencia de un hospital

Indica la presencia de un hospital y la peligrosidad por la presencia de peatones



Indica la proximidad de un puesto de socorro en el que pueden realizar una cura de urgencia

Todas las respuestas anteriores son falsas

Señala la presencia de un hospital



Indica la presencia de un hospital y la peligrosidad por la presencia de peatones

Indica la proximidad de un puesto de socorro en el que pueden realizar una cura de urgencia

Todas las anteriores son falsas

Señala la presencia de un hospital



Indica la presencia de un hospital y la peligrosidad por la presencia de peatones

Indica la proximidad de un puesto de socorro en el que pueden realizar una cura de urgencia

Todas las anteriores son falsas

◆ **CUESTIONARIO PARA TALLER DE RECICLAJE EN EDUCACIÓN VIAL**

El objetivo de este cuestionario es medir la percepción de la seguridad vial que tienen los asistentes al curso, el cual se realizará una vez se inicie la sesión y antes de realizar el taller, es una primera toma de contacto para influir en su comportamiento y hacerlos reflexionar.

Este cuestionario lo ha realizado SurveyMonkey, una plataforma de encuestas online, que es líder en el mundo. (SurveyMonkey, n.d.)

1. ¿Cómo se traslada a la ciudad?

- Auto
- Camioneta 4 x 4
- Furgoneta
- Moto
- Bici
- Peatón
- Pasajero de transporte público
- Otro

2. ¿En qué piensa cuando hablamos de seguridad vial?



A rectangular box for text input, containing a faint watermark of the University of Miguel Hernández library logo.

3. ¿Cómo considera que conducen las y los españoles?

- Muy bien
- Bien
- Regular
- Mal
- Muy mal
- NS/NC

**4. En los últimos 5 años, ¿ha participado en algún siniestro de tráfico?
(Ya sea con daños materiales, lesionados leve, lesionados grave, y/o
fallecidos?)**

Sí

No

**5. ¿Cuáles creen que son los factores que aumentan los riesgos de sufrir
un siniestro de tráfico?**

Conducir alcoholizado y/o drogado

Exceso de velocidad

Utilizar el celular al conducir

Conducir con cansancio o con sueño

Mal estado de las calles o rutas

Conducir con condiciones climatológicas adversas

Inexperiencia (menos de 3 años de experiencia)

Conductor de más de 65 años

6. Al conducir (según el tipo de vehículo), ¿utiliza cinturón o casco?

Sí

No

**7. Y, cuando viaja como acompañante o en el asiento trasero, ¿usa
cinturón de seguridad o casco?**

Sí

No

8. Cuando conduce, ¿suele...? (Sólo marque para cada opción, si o no)

¿... beber alcohol?

¿... respetar los límites de velocidad establecidos?

¿... conducir con pocas horas de sueño o cansancio?

9. Cuando viaja como acompañante, ¿le exige al conductor que utilice cinturón o casco, que respete las señales o la velocidad indicada?

Sí

No

10. ¿Cómo cree que se podría generar conciencia para reducir los siniestros y víctimas de tránsito? ¿Cómo se puede sensibilizar a la población?

Una vez realicen el cuestionario, utilizaremos una página web⁴ en la que se facilitan test de todos los tipos de carnet, ya que el objetivo de este curso es reciclarse repasando los conocimientos que se adquirieron en el momento previo a la obtención del carnet de conducir, y desde esta página web se repasan todos los tipos de permisos. (DGT, n.d.-d)

Después de todo esto, empezaremos a trabajar en el taller la concienciación y la sensibilización para poder evitar accidentes a través de la formación en el taller. Y para finalizar, se realizarán test sobre los factores de riesgo en los accidentes (distracciones, consumo de alcohol y drogas, velocidad, entre otros). Utilizaremos los cuestionarios que facilita la DGT en estos cursos, a los que podemos acceder a través la página web anterior también.

4 <https://dgtexamenes.com/>

5.4. TALLERES

En este apartado se va a explicar el desarrollo de los diferentes talleres propuestos en cada uno ellos.

◆ **TALLER DE VMP - Vehículos de Movilidad Personal**

ACTIVIDAD 1

TÍTULO: ¿QUÉ ES UN VMP?

Desarrollo de la actividad: Tiene lugar en el aula de clase. Antes de comenzar este ejercicio, el docente realizará una introducción previa para informar a los conductores de este tipo de vehículos lo que es un vehículo de movilidad personal (VMP) y los que no tienen características de serlo.

Contenidos y objetivos de aprendizaje: Desarrollo de los conceptos básicos de un VMP y los que no lo son para poder diferenciarlos entre ellos. También las normas para este tipo de vehículos, los tipos de infracciones y las diferentes sanciones que acarrea cada una de ellas.

Material utilizado:

- ✓ Material de clase: proyector y pantalla. Mando a distancia con puntero láser.
- ✓ Material del alumno: tableta interactiva y lápiz digital para escribir en la tableta, papel y bolígrafo.

Tiempo de desarrollo:

1 hora y 30 minutos que se distribuye de la siguiente forma:

- ✓ 20 minutos – cuestionario “*Taller VMP*” para medir el conocimiento que se tiene.
- ✓ 45 minutos – explicación sobre lo que es un vehículo de movilidad personal y los que no lo son, su normativa, tipos de infracciones y sanciones.

- ✓ 5 minutos – colocación de alumnos y entrega del cuestionario “Taller VMP” para medir el conocimiento adquirido en el taller.
- ✓ 20 minutos – realización del cuestionario anterior.

Destrezas adquiridas: Aprendizaje de las características de un VMP y de sus normas de circulación, así como las infracciones y sus diferentes sanciones.

Medición de la efectividad: Para concluir la sesión se elabora un cuestionario en el que se evalúa los conocimientos sobre las características de este tipo de vehículos y ver si los criterios explicados al inicio de la sesión se han impregnado de manera correcta en el alumno/a.

◆ **TALLER PARA CONDUCTORES NOVELES PARA TURISMOS Y CAMIONES, TRAILERS Y AUTOBUSES**

TÍTULO: CONDUCTORES NOVELES, CUYO CARNE OBTENIDO SEA EN UN PLAZO INFERIOR A LOS 24 MESES DE VIGENCIA

Desarrollo de la actividad: Tiene lugar en el aula de clase. Antes de comenzar este ejercicio, el docente realizará una introducción previa para informar a los conductores sobre los tipos de sanciones, los comportamientos indebidos y que son objeto de denuncia, de la pérdida de los puntos, de las sanciones y de las distracciones.

Contenidos y objetivos de aprendizaje: Saber comportarnos para intentar no realizar irregularidades y no infringir la seguridad vial.

Material utilizado:

- ✓ Material de clase: proyector y pantalla. Mando a distancia con puntero láser.
- ✓ Material del alumno: tableta interactiva y lápiz digital para escribir en la tableta, papel y bolígrafo.

Tiempo de desarrollo:

3 horas que se distribuyen de la siguiente forma:

- ✓ 30 minutos - explicación de los comportamientos indebidos y sus diferentes infracciones que dan lugar a sanciones y/o retirada de puntos, y las distracciones que podemos cometer al volante.
- ✓ 5 minutos – colocación de los alumnos y conexión a la app “*Test autoescuela DGT gratis. Autoescuela móvil*” para practicar test.
- ✓ 55 minutos - práctica de test donde se verán los fallos.
- ✓ 1 hora de prácticas con un simulador en la que se practican situaciones de estrés que ocurren en la realidad.
- ✓ 30 minutos para examinarte ante una situación de este tipo.

Destrezas adquiridas: Aprendizaje de los comportamientos indebidos y los tipos de sanciones que tienen cada uno de ellos; saber manejar las distracciones y concienciarnos con los riesgos que sufren estos conductores.

Medición de la efectividad: Para concluir la sesión se evaluarán los conocimientos a través de un cuestionario de la app utilizada, y comprobar si los criterios explicados al inicio de la sesión se han impregnado de manera correcta en el alumno/a. Se evalúan los conocimientos sobre las sanciones de los comportamientos indebidos y sobre las distracciones a la hora de la conducción y ver si la explicación que se ha dado al inicio de sesión se ha absorbido adecuadamente por parte del alumno/a.

Se harán dos cuestionarios, uno común para todos los usuarios y otro individualizado para cada tipo de conductor: ya sea para el permiso B, el C, o el D.

◆ **TALLER PARA PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS**

TÍTULO: PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS

Desarrollo de la actividad: Tiene lugar en el aula de clase y en el parque de tráfico, dónde el docente realizará una formación a los conductores mayores de 65 años.

Contenidos y objetivos de aprendizaje: Se desarrollará un recordatorio sobre las normas básicas de circulación, ya que probablemente hayan cambiado desde la vez que obtuvieron el carnet de conducir; los comportamientos indebidos que dan lugar a los diferentes tipos de sanciones, y enseñarles las infracciones que dan lugar a la pérdida de puntos; y se hará una prueba para medir los reflejos de estos tipos de conductores, y una vez eso, hacerles mejorar los reflejos mediante prácticas en el parque de tráfico donde se reflejarán situaciones de estrés. Además también se medirá si debe acudir al médico con el cuestionario que hemos comentado antes.

Material utilizado:

- ✓ Material de clase: proyector y pantalla. Mando a distancia con puntero láser.
- ✓ Material del alumno: tableta interactiva y lápiz digital para escribir en la tableta, papel y bolígrafo.

Tiempo de desarrollo:

4 horas y 15 minutos distribuidas de la siguiente manera:

- ✓ 40 minutos – explicación de la normativa básica de circulación y las principales señales de tráfico.
- ✓ 5 minutos – colocación de los alumnos y y entrega del cuestionario *“Taller para mayores de 65 años”* para medir su grado ante los reflejos y decidir si debe acudir al médico.
- ✓ 20 minutos – realización del cuestionario anterior

✓ 3 horas y 15 minutos– prácticas en el parque de tráfico, en el que se trabajaran situaciones de estrés para ellos y les formaremos para saber actuar ante situaciones de este tipo.

Destrezas adquiridas: Aprendizaje de los comportamientos indebidos y los tipos de sanciones que tienen cada uno de ellos; la normativa básica de circulación y medir los reflejos de estos conductores para ver si son aptos o no para continuar conduciendo, que en caso de que no lo sean, el formador de este curso enviaría una carta de recomendación a la DGT en la que se informe de que “x” conductor no es apto para la circulación vial por carecer de reflejos en la conducción, por lo que este organismo obligaría al conductor a realizar unas prácticas de conducción vial obligatorias en la que se enseñe situaciones de estrés de todo tipo, previo acuerdo con este organismo, siempre que estuviera conforme.

Medición de la efectividad: Para concluir la sesión se elabora un cuestionario en el que se evalúa los conocimientos sobre las normas básicas de circulación, los comportamientos indebidos y los tipos de sanciones que tienen cada uno de ellos. También se evaluará el conocimiento de la actual Ley de Tráfico, y se comprobará si la explicación que se ha dado al inicio de sesión se ha absorbido adecuadamente por parte del alumno/a. En cuanto a materia práctica, se evaluarán los reflejos de todos los usuarios que acudan a este curso.

◆ **TALLER DE PEATONES Y GESTIÓN DE PELIGROS EN VÍAS PÚBLICAS**

TÍTULO: TALLER DE PEATONES Y GESTIÓN DE PELIGROS EN VÍAS PÚBLICAS

Desarrollo de la actividad: Tiene lugar en el aula de clase. Antes de comenzar este ejercicio, el docente realizará una introducción previa para informar a los peatones sobre los riesgos a los que se exponen en las ciudades, como por ejemplo la duración de los semáforos o la peligrosidad de cruzar por zonas no señalizadas para los peatones, siendo ésta la causa de atropello más

importante en ciudad, es decir, enseñarles la importancia de cruzar las calles únicamente por los pasos habilitados en semáforos o pasos de cebra para reducir los accidentes.

Contenidos y objetivos de aprendizaje Describir las zonas por las que pueden caminar los peatones tanto en vías urbanas, en vías fuera de poblado y que no podrán realizarlo en autovías ni autopistas salvo un supuesto, en caso de emergencia; y pautas básicas para andar y cruzar adecuadamente.

Material utilizado:

- ✓ Material de clase: proyector y pantalla. Mando a distancia con puntero láser.
- ✓ Material del alumno: tableta interactiva y lápiz digital para escribir en la tableta.

Tiempo de desarrollo:

3 horas y 30 minutos que se distribuyen de la siguiente forma:

- ✓ 1 hora – explicación de la normativa básica del peatón.
- ✓ 5 minutos – colocación de alumnos y entrega del cuestionario “*Taller peatones*” para medir el conocimiento adquirido en el taller.
- ✓ 25 minutos – realización del cuestionario anterior para medir el conocimiento de lo explicado anteriormente.
- ✓ 2 horas para enseñar a circular por la vía pública mediante prácticas por las diferentes calles.

Destrezas adquiridas: Conocer la definición de peatón; aprender las normas generales de circulación de peatones, la circulación de peatones por vía urbana, el cruce de calles, el cruce de calles reguladas por semáforos, por pasos regulados por marcas viales y los pasos regulados por un agente, además del cruce de calles por pasos no regulados, la circulación de peatones fuera de poblado, las normas generales de circulación de animales y algunas

señales relacionadas con peatones. También se basará en el aprendizaje de las zonas por las que se puede caminar y cruzar y concienciar del riesgo existente en la ciudad para los peatones y conocer las normas de circulación básicas para los peatones.

Medición de la efectividad: Para concluir la sesión se elabora un cuestionario sobre casos reales de atropellos para ver los fallos del peatón, en el que se evalúa los conocimientos sobre la normativa de circulación del peatón y ver si la explicación que se ha dado al inicio de sesión se ha absorbido adecuadamente por parte del alumno/a.

◆ **TALLER DE RECICLAJE EN EDUCACIÓN VIAL Y SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN**

TÍTULO: TALLER DE RECICLAJE EN EDUCACIÓN VIAL Y SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Desarrollo de la actividad: Esta actividad tiene lugar en el aula de clase. El docente encargado de impartir el curso dará una charla en el que se explique la normativa de tráfico actual, las señales, los tipos de sanciones a imponer en caso de realizar determinados comportamientos indebidos con la formación de estos comportamientos, las distracciones, consejos para evitar accidentes, entre muchos otros.

Contenidos: Desarrollo de los conceptos básicos sobre toda la materia básica del tráfico en general.

Objetivos de aprendizaje: Actualizar la normativa de tráfico actual de la que ya estaban formados los usuarios que acuden a este curso y concienciar y sensibilizar explicando los factores de riesgo presentes en la mayoría de los accidentes de tránsito.

Material utilizado:

✓ Material de clase: proyector y pantalla. Mando a distancia con puntero láser.

- ✓ Material del alumno: tableta interactiva y lápiz digital para escribir en la tableta.

Tiempo de desarrollo:

ACTIVIDAD DÍA 1: Reciclaje vial

2 horas y 30 minutos que se distribuyen de la siguiente forma:

- ✓ 30 minutos – introducción sobre la normativa de tráfico actual, los tipos de sanciones y las causas de las distracciones al volante.
- ✓ 5 minutos – colocación de alumnos y conexión a la página web para la realización de los diferentes test según el tipo de carnet que posea el usuario.
- ✓ 1 hora – práctica de test.
- ✓ 20 minutos – para dudas y explicaciones.
- ✓ 25 minutos – realización de un test de esta página para evaluar los conocimientos adquiridos.

ACTIVIDAD DÍA 2: Sensibilización y concienciación

2 horas y 30 minutos que se distribuyen de la siguiente forma:

- ✓ 30 minutos – para ver vídeos impactantes, ver cifras y las principales factores que influyen en los accidentes: distracciones, velocidad, consumo de alcohol y/o drogas.
- ✓ 5 minutos – colocación de alumnos y conexión a la página web para la realización de los diferentes test según el tipo de carnet que posea el usuario.
- ✓ 1 hora y 30 minutos – práctica de test.
- ✓ 25 minutos – realización de un test de esta página para evaluar los conocimientos adquiridos.

Destrezas adquiridas: Conocimiento de la normativa de tráfico actual, de las

señales de tráfico, de los tipos de sanciones que dan lugar por comportamientos indebidos, los cuales también conocerán, y las causas de las distracciones al volante y consejos para que no nos afecten. En definitiva, sensibilizar y reeducar al conductor en circulación vial con anterioridad a que ocurra, y no como actualmente está, además de actualizarse en la normativa de tráfico.

Medición de la efectividad: Para concluir la sesión se vuelve a medir la destreza que adquiere el alumno a través de imágenes proyectadas en el proyector del aula mediante situaciones reales en normativa de tráfico. Ellos tienen que contestar a un pequeño test que les aparecerá en su pantalla, teniendo 30 segundos para contestar lo que significa la señal proyectada y contestarán en su tableta digital. Al final del test se evaluará los fallos que tiene cada uno de ellos y comprobar si realmente han adquirido los conocimientos necesarios sobre la normativa de tráfico y seguridad vial. Además se evaluará la concienciación que hemos adquirido mediante situaciones reales.

5.5. RECURSOS

En cada taller utilizaremos la concienciación y la sensibilización de los conocimientos referentes a tráfico, la circulación, las normativas, y el estudio de las leyes y normativas vigentes tanto en el ámbito específico y general, previa inscripción a los mismos.

5.6. TEMPORALIZACIÓN

Cronografía de cada taller en tiempos, formas y perspectivas, dependiendo de la temática de cada ejercicio, y su metodología para que de esta manera cada participante llegue a asimilar los conocimientos y destrezas que le corresponden a cada uno de los seminarios.

Tabla 8. Cronografía talleres educación vial

Se-sión	Título de la sesión	Tempora-lización	Contenidos	Metodología
1	“TALLER DE VMP “	Lunes	Definición de un VMP (Vehículo de Movilidad Personal); señales de tráfico y circulación y comportamientos sancionables	CLASE PRESENCIAL
2	“CONDUCTORES NOVELES ”	Martes	Comportamientos indebidos dando lugar a sanciones; tipos de sanciones, causas de las distracciones y saber manejarlas; y sensibilizar y reeducar al conductor en circulación vial.	CLASE PRESENCIAL
3	“TALLER PARA PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS”	Miércoles	Normativa básica de circulación; comportamientos indebidos dando lugar a sanciones; tipos de sanciones; y la medición de sus reflejos.	CLASE PRESENCIAL
4	“TALLER DE PEATONES Y GESTIÓN DE PELIGROS EN VÍAS PÚBLICAS”	Jueves	Definición de peatón y sus normas generales de circulación por vías urbanas y fuera de poblado; el cruce de calles reguladas por semáforos, por pasos regulados por marcas viales y por un agente y por pasos no regulados; las normas básicas de circulación de animales y algunas señales Para peatones.	CLASE PRESENCIAL
7	“TALLER DE RECICLAJE EN EDUCACIÓN VIAL Y SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN“	Viernes y sábado	ACTIVIDAD 1: Viernes ACTIVIDAD 2: Sábado Normativa del tráfico actual; señales de tráfico; tipos de sanciones a causa de comportamientos indebidos; causas de distracciones al volante y saber manejarlas; y sensibilizar y reeducar al conductor en circulación vial	CLASE PRESENCIAL

Fuente: Elaboración propia

6. EVALUACIÓN

En este apartado hacemos una rúbrica para poder comprobar de manera empírica los conocimientos adquiridos por cada alumno/a.

Elaboramos formularios genéricos, para medir la sensibilización de cada taller, cada test tendrá entre 10 a 15 preguntas, de dos respuestas, o signos, el sí y el no y cada pregunta puntuará una serie de valores educativos sobre las normativas de tráfico, circulación, y peatones, con respecto al civismo y el comportamiento en vías públicas.



TABLA 9. FORMULARIO PARA MEDIR SENSIBILIZACIÓN DE CADA TALLER

PROYECTO TRABAJO:			
ALUMNO:	CURSO:	EDAD:	
ASPECTOS A OBSERVAR	SI	NO	A VECES
Identifica las leyes			
Identifica qué debe hacer en cada situación			
Se expresa correctamente			
Realiza de forma adecuada la conducción			
Reconoce las fases del proceso			
Conoce las señales tráfico			
Reconoce las infracciones			
Realiza correctamente las posturas y el proceso			
Identifica el estado de otros conductores			
Flexibiliza algunas partes del cuerpo al conducir y hace protocolo			
Participa con sus compañeros en la autoescuela			
Consigue relajarse para conducir			
Muestra tensión o mal humor			

Fuente: Elaboración propia

7. REFLEXIÓN Y VALORACIÓN FINAL

En este proyecto hacemos un estudio, sobre la evolución de los accidentes de tráfico en los últimos 60 años, desde la creación por parte del gobierno, y a través del Ministerio del Interior, de la DGT, la Dirección General de Tráfico.

Este organismo, que tiene carácter jurídico de actuación independiente, ha realizado una gran labor social de sensibilización, aplicado a todos los ámbitos de la población desarrollando leyes, decretos y normativas que han regulado no solo el tráfico de los coches en las vías públicas, sino también la concienciación de los peatones o viandantes y sus responsabilidades.

Hemos visto la normativa del carnet por puntos y la afección de ellas cómo resultado de las cifras de siniestrados, reflejado en las estadísticas periódicas que realiza la DGT a tal menester.

El objetivo de este proyecto ha sido la sensibilización desde la innovación bajo el paradigma de realizar talleres dirigidos a diferentes colectivos, en sí vulnerables, cómo pueden ser los talleres realizados para conductores noveles, o personas de más de 65 años, y en otro ámbito talleres realizados en temáticas nuevas cómo son los VMP, los llamados Vehículos de Movilidad Personal.

Todo esto con el fin de ayudar a la gran labor social que ya realiza la DGT, y así unidos, poder reducir los accidentes. Como sabemos, hoy en día, tenemos que avanzar y reforzar la seguridad vial para poder eliminar esta gran catástrofe.

Sólo con las campañas de concienciación no es suficiente, y alguien debe de hacer algo al respecto para poder paliar este gran problema y reforzar tanto la seguridad vial como la educación vial.

Por lo que me atrevo a confeccionar estos talleres para ayudar y concienciar a la población, como medida reguladora en la reducción de accidentes.

Una última cosa que quiero añadir a modo de recomendación, y para que sea de ayuda en la reducción de accidentes, es endurecer la normativa del carnet

por puntos y elevar las sanciones, mejorar vías y accesos para los diferentes tipos de usuarios (bicicletas, motos, coches y peatones) para que circulen mejor entre ellos y se respeten. También sugiero que tendría que ser obligatorio instalar mecanismos en los coches para detectar si un conductor ha bebido alcohol, en el que al soplar, si éste diera positivo no se arrancaría el coche. Pero este mecanismo tiene que estar bien diseñado para que no te suplante ninguna persona la identidad, por ejemplo un amigo que no haya bebido y que sople por ti para lograr arrancar el coche. También recomiendo más mecanismos de frenado obligatorios e instalados en los coches, para reducir los impactos en caso de colisión. Con la instalación de estos mecanismos se ayudaría evitando accidentes y reduciendo la probabilidad de lesiones graves. El Gobierno podría ayudar para cambiar de coche más a menudo mediante ayudas fomentando la compra de vehículos nuevos, ya que el parque automovilístico de España es antiguo, y de esta forma se podría reducir accidentes, ya que la tecnología va avanzando en tema de seguridad en los coches, y cada vez los coches están diseñados más seguros. Pero estas cuestiones las dejo en manos de los expertos, que espero que actúen pronto.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 20 minutos. (2018). Las campañas más duras de la DGT: Es lo que ocurre, es la realidad. *20minutos*. <https://www.20minutos.es/noticia/3478174/0/dgt-anuncios-traffic-duros/>
- Avilés de Rus, Á. (2018). “Vivo o muerto”: la nueva e impactante campaña de la DGT | *Autocasión*. <https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/nueva-campana-de-la-dgt-en-un-accidente-preferes-vivir-o-morir>
- Castelló Mayo, E. (2010). *Las campañas de educación vial de la Dirección General de Tráfico: de la sensibilización a la victimización*. 1, 1–14. http://www.revistacomunicacion.org/pdf/n8/articulos/A1_Las_campanas_de_educacion_vial_de_la_Direccion_General_de_Trafico_de_la_sensibilizacion_a_la_victimizacion.pdf
- CE. (n.d.). *Conductores noveles | Movilidad y Transportes*. Retrieved June 10, 2020, from https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/novice-drivers_es
- Cultura, M. de. (n.d.). *48 Años de campañas de la DGT - Más de Cultura*. Retrieved June 2, 2020, from <https://masdecultura.com/digital/48-anos-de-campanas-de-la-dgt-2/>
- DGT. (n.d.-a). *¡No te cargues!* Retrieved June 1, 2020, from <http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/1990/No-te-cargues.shtml>
- DGT. (n.d.-b). *14 metros de nada son una gran diferencia*. Retrieved June 3, 2020, from <http://revista.dgt.es/es/multimedia/video/2019/01ENERO/0114Son-una-gran-diferencia.shtml#.XteuqjrHzIV>
- DGT. (n.d.-c). *Campañas*. Retrieved June 3, 2020, from <http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/>
- DGT. (n.d.-d). *DGT Exámenes y Test Autoescuela Online 【2020】*. Retrieved June 10, 2020, from <https://dgtexamenes.com/>
- DGT. (n.d.-e). *El hombre de cristal*. Retrieved June 3, 2020, from <http://revista.dgt.es/es/multimedia/video/2018/03MARZO/0320el-hombre-de-cristal.shtml#.XtesDTrHzIV>

- DGT. (n.d.-f). *Hospital, cementerio y cárcel. ¿Destinos de Semana Santa?* Retrieved June 3, 2020, from <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/04ABRIL/0409operativo-especial-de-trafico-para-la-semana-santa.shtml#.XtewQzrHzIV>
- DGT. (2009). Los Peatones. *Catálogo General de Publicaciones Oficiales*, 1, 24. www.dgt.es
- DGT. (2019). Nueva instrucción de la DGT sobre patinetes. *Revista Dirección General de Tráfico*. <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/12DICIEMBRE/1204instruccion-dgt-vehiculos-de-movilidad-personal.shtml#.XtTRHzrHzIU>
- EuropaPress. (2013). *Las campañas agresivas de la DGT "no salvan más vidas*. <https://www.europapress.es/sociedad/noticia-campanas-agresivas-dgt-no-salvan-mas-vidas-20130702173023.html>
- Gaitán, V. (2013). Gamificación: el aprendizaje divertido | Educativa. *Educativa*. <https://www.educativa.com/blog-articulos/gamificacion-el-aprendizaje-divertido/>
- Gómez García, Y. (2016). "LA EFICACIA DE LA PUBLICIDAD EMOCIONAL Y RACIONAL: ANÁLISIS DE LAS CAMPAÑAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO." *Revista Brasileira de Ergonomia*, 9(2), 10. <https://doi.org/10.5151/cidi2017-060>
- González, M. (n.d.). "Las imprudencias..." *Cuando la DGT estremeció a España* - mariogonzalez.es. Retrieved June 2, 2020, from https://www.mariogonzalez.es/blog/publicidad/140619-las_imprudencias.html
- Google. (2020). *Test Autoescuela DGT Gratis. Autoescuela Móvil - Aplicaciones en Google Play*. <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.vialsoft.autoescuelamovilfree&gl=ES>
- Kotler, P., & Roberto, E. L. (1992). *MARKETING SOCIAL: ESTRATEGIAS PARA CAMBIAR LA CONDUCTA PÚBLICA*. <https://books.google.es/books?id=vMRDpBfowEMC&printsec=frontcover&dq=libro+philips+kotler+marketing+social&hl=ca&sa=X&ved=0ahUKEwiyuKGOpb7pAhWNAWMBHT3UAXIQ6AEIJzAA#v=onepage&q=libro philips kotler marketing social&f=false>
- MAPFRE. (2019). *Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*. www.fundacionmapfre.org

- Martín, J. (2019). Tipos de patinetes eléctricos según la DGT: así se van a regular los vehículos de movilidad personal. *Xataka*. <https://www.xataka.com/vehiculos/tipos-patinetes-electricos-dgt-asi-se-van-a-regular-vehiculos-movilidad-personal>
- Martínez Rodrigo, E., & Segura García, R. (2012). *Nuevas tendencias en investigaciones sobre comunicación en el EEES - Teresa Piñeiro Otero, M^a Elena Del Valle Mejías - Google Libros*. https://books.google.es/books?id=I8KIDwAAQBAJ&pg=PA84&lpg=PA84&dq=martinez+%26+segura,+2012+dgt&source=bl&ots=uOG1M_Q1tx&sig=ACfU3U00rWqWAeboc9mNAOa2Z4GF5D3LIA&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiPvMuKserpAhVU8uAKHYWGDaeQ6AEwAnoECAkQAQ#v=onepage&q=martinez%2526segura%25
- Ministerio del Interior. (2018). *El ministro del Interior presenta la nueva campaña de concienciación para la prevención de los accidentes de tráfico*. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2018/20181029-ministro-interior-presenta-campana-concienciacion-accidentes.shtml>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2018). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial Edición provisional*. <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>
- OMS. (2016). *OMS Traumatismos causados por el tránsito*. OMS. https://www.who.int/topics/injuries_traffic/es/
- OMS. (2017). *Control de la velocidad*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/es/
- OMS. (2018). *Accidentes de tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- País, E. (n.d.). *Tráfico vuelve a las campañas duras para prevenir los accidentes | España | EL PAÍS*. Retrieved June 5, 2020, from https://elpais.com/politica/2018/10/29/actualidad/1540825938_639432.html
- RACC. (n.d.). *Cuestionario – Test de salud y conducción*. Retrieved June 10, 2020, from <http://saludyconduccion.es/autotest/autotest-esp/>
- Reumiñán Seoane, I. (2015). *«El porro más caro del mundo» y otras campañas impactantes de la DGT*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/sociedad/2015/08/10/porro-carro-mundo-campanas-impactantes-dgt/00031439216711807528522.htm>

Rosell, C. (n.d.-a). Evolución seguridad vial - Rastreator.com®. Retrieved June 6, 2020, from <https://www.rastreator.com/seguros-de-coche/reportajes/evolucion-seguridad-vial.aspx>

Rosell, C. (n.d.-b). Recuperar puntos del carné - Rastreator.com®. Retrieved June 6, 2020, from <https://www.rastreator.com/seguros-de-coche/articulos-destacados/como-recuperar-puntos-del-carne-de-conducir.aspx>

Sánchez, J., Bebes, S. I., & Stevie, N. O. C. (2001). *Campañas: antes y ahora*. 2001.

SurveyMonkey. (n.d.). *Encuesta de percepción sobre seguridad vial Survey*. Retrieved June 10, 2020, from <https://es.surveymonkey.com/r/QKXDM7H>

Tovar, A. (2016). Siete anuncios míticos de la DGT (y sí, aparece Stevie Wonder). <https://motor.elpais.com/actualidad/7-anuncios-miticos-dgt/>



9. ANEXOS Y TABLAS

Series Generales:

- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2018 247,4 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2017 245,03 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2016 240,82 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2015 234,29 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2014 436,5 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2013 388,28 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2012 442,04 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2011 427,95 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2010 316,29 KB**
- **Series Históricas Accidentes 30 días - 2009 420,88 KB**

