
EN LA CARRETERA A 0º POR HORA. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN AUTOESCUELAS

José Guillermo Fouce Fernández
CAID Torrejón de Ardoz (Madrid)

Recibido: 16-07-07. Aceptado: 01-09-07

RESUMEN

El fin último que persigue este innovador programa es fomentar hábitos de vida saludables con repercusión a nivel comunitario (reducción de los índices de siniestralidad en carretera) y a nivel personal (mejora de la calidad de vida) en los habitantes de nuestro municipio. Mediante la colaboración activa y conjunta entre las autoescuelas del municipio y los técnicos de prevención de drogodependencias del CAID, se trabaja para lograr el objetivo fundamental del programa: la reducción de las conductas de riesgo asociadas a la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas, en los futuros conductores. Las dos líneas de actuación principales que conforman el programa son dos intervenciones paralelas y complementarias: por una parte, la impartición de talleres-conferencia dirigidos a los alumnos de las autoescuelas sobre alcohol, drogas y conducción. Entre los ejes principales de contenidos se encuentran binomios como: el alcohol y accidentes de tráfico, alcohol y efectos físicos y psicológicos sobre el organismo, alcohol y normativa legal. Las sesiones for-

Correspondencia

José Guillermo Fouce Fernández
C/ Gloria Fuertes, nº 11, 2º E.
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)
E-mail: guiller@cop.es

mativas tendrán lugar en la propia autoescuela por técnicos municipales; por otra, la entrega en la propia autoescuela del material preventivo “En la carretera... a 0° por hora”. Una breve guía didáctica con un diseño innovador y sugerente a través de la cual se pretende concienciar a los conductores de su responsabilidad al volante en materia de seguridad vial.

Palabras clave: alcohol, conducción, prevención drogas.

ABSTRACT

The last aim that persecutes this innovating program is to foment healthful habits of life with repercussion at communitarian level (reduction of the indices of sinisterness in highway) and at personal level (improvement of the quality of life) in the inhabitants of our municipality. By means of the active collaboration and it combines between the driving schools of the municipality and the technicians of prevention of drugs of the CAID, one works to obtain the main target of the program: the reduction of the conducts of risk associated to the conduction under the alcohol effects and other drugs, in the conductive futures. The two main lines of performance that the conform the program are two parallel and complementary interventions: factory-conference teaching directed to the students of the driving schools on alcohol, drugs and conduction. Between the main axes of contents are binomials like: the alcohol and physical and psychological traffic accidents, alcohol and effects on the organism, alcohol and legal norm. The formativas sessions will the delivery in take place in the own driving school by municipal technicians. the own driving school of the preventive material “In the highway... to 0° per hour”. A brief didactic guide with an innovating and suggestive design through which he tries himself to concienciar to the conductors of his responsibility to the steering wheel in the matter of security via.

Key words: prevention drugs, conduction, alcohol.

1. INTRODUCCIÓN- FUNDAMENTACIÓN

El programa que ahora presentamos y su evaluación se enmarca dentro de las directrices presentadas en la *Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008* (Plan Nacional sobre Drogas, Ministerio del Interior) y en el *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008* diseñado por la DGT.

A lo largo del tiempo repetidamente, las encuestas sobre siniestrabilidad reflejan datos que asocian consumo de alcohol y otras drogas y accidentes de tráfico: “el alcohol esta presente en 5 de cada 10 accidentes... junto a droga y medicamentos presente en 58 % siniestros... el alcohol es el responsable del 30 al 50 % accidentes... el 60 % conductores muertos en accidente de tráfico había ingerido alcohol, drogas o medicamentos e incluso una mezcla de varias. Seis de cada diez fallecidos... Un trago de 4000 muertos... Entre el 40 y el 80% de los fallecidos en accidente de circulación habían bebido. Entre 4 y 8 de cada diez fallecidos, 4000 muertos al año... el análisis de muestras fluidos orgánicos del Instituto nacional de Toxicología señala que el 41 por ciento de los muertos habían ingerido alguna cantidad alcohol (DGT, 2001); “alcohol y medicamentos una pareja peligrosa... según encuestas recientes 8 de cada 10 conductores toma simultáneamente alcohol y medicamentos... continúa el peligro... el alcohol solo o combinado con otras sustancias como medicamentos u otras drogas estaba presente en casi la mitad de los conductores muertos en accidente de circulación en el año 2001 en niveles similares a los del año anterior... Demasiadas Rayas en la carretera... más del 10% de los conductores fallecidos en accidente en 2004 había consumido droga (DGT, 1994,1997,1999 etc).

Es decir que entre el 50% y el 80% de los accidentes de tráfico, según datos reflejados por la Dirección General de Tráfico, están relacionados con el consumo de alcohol y otras drogas lo cual supone una constatación demostrada de una relación tremendamente negativa entre drogas en general y alcohol en particular y conducción.

España ocupa además uno de los últimos lugares de la Unión Europea en materia de seguridad vial, siendo fundamental en esta situación, la repercusión que el consumo de alcohol tiene en la alta siniestralidad que se registra en las carreteras españolas.

Según tráfico, si se consiguiese erradicar el consumo de alcohol entre los conductores podrían evitarse la muerte de al menos cuatro mil personas.

Pero no sólo es el alcohol la única droga que afecta negativamente a la conducción elevando el riesgo de accidente, también el cannabis, la cocaína, los medicamentos o el tabaco tienen efectos negativos. Es científicamente innegable que las drogas son perjudiciales e impiden conducir con seguridad pero muchas personas siguen consumiendo drogas antes e incluso durante la conducción aumentando en los últimos años los que consumen cocaína.

Las drogas disminuyen la capacidad de manejo de un vehículo con efectos diversos, sean estos de sedación (alcohol, morfina, heroína, etc.) haciendo que se tarde más en reaccionar. Otras como las anfetaminas o la cocaína tendrán un efecto estimulante alterando la percepción del riesgo o propiciando que se cometan más errores. Respecto al cannabis, datos recientes refieren mayor probabilidad de sufrir un accidente tras su consumo (DGT, 2004).

El consumo de drogas afectará siempre a la conducción hasta en pequeñas cantidades o con consumos no habituales. Constatada ampliamente esta realidad, cabría pues ponerse manos a la obra para tratar de prevenirla.

Entre la batería de medidas que podemos tomar con respecto al problema destacan, sin duda, las modificaciones legislativas establecidas para castigar con mayor dureza las infracciones ligadas al consumo de sustancias. Detectar y perseguir la asociación drogas- conducción es, sin duda, una medida eficaz y necesaria.

Pero complementariamente a estas medidas de índole legal y policial, se desarrollan otro conjunto de intervenciones de carácter preventivo y sensibilizador que intentan concienciar a los conductores, especialmente a los noveles y a los jóvenes, de la necesidad de romper la asociación entre consumo de drogas y conducción para evitar los peligros subyacentes a esta situación.

Con cierta frecuencia, entre las campañas generales de sensibilización para una conducción segura, las temáticas ligadas al consumo de sustancias en general, y en particular el alcohol, ocupan un lugar muy importante.

Pero no basta con acciones universales, ligadas a los grandes medios de comunicación, hay que establecer otro tipo de medidas concretas que refuercen los objetivos preventivos desde la óptica de la sensibilización, la formación o el establecimiento de hábitos saludables y protectores para los conductores.



En este sentido, las autoescuelas, como espacios de formación de conductores, suponen un aliado fundamental y clave en la incorporación de actitudes, intenciones de conducta y hábitos saludables para los nuevos conductores.

Por todo ello, desarrollamos y ponemos en marcha el presente proyecto de actuación para la prevención del consumo de drogas mientras se conduce.

Para el desarrollo del mismo, hemos establecido una alianza imprescindible con las diferentes autoescuelas del municipio como colaboradoras y coadyuvantes del proyecto.

Así mismo, decidimos desarrollar instrumentos llamativos de trabajo en la sensibilización y prevención, buscando un lema llamativo "En la carretera a 0° por hora" y un logo atrayente "Rojebrio". El manual informativo dispone de viñetas para hacerlo más atractivo y fácil de leer y posibilitar una interacción significativa con las personas destinatarias.

El programa, de acuerdo con otras experiencias analizadas previamente, se plantea de manera escalonada y guiado por el desarrollo de estrategias de bajo coste para los usuarios, en tiempo y en esfuerzo.

El desarrollo de estrategias preventivas que intenten modificar hábitos no saludables de conducta debe incidir en la información, sensibilización

y cambio actitudinal lo cual supone establecer estrategias preventivas y formativas que incidan en estos aspectos.

Pretendemos por tanto, contribuir desde nuestro espacio de responsabilidad y de posibilidad, a establecer una sensibilización y formación preventiva eficaz y significativa con los nuevos conductores en general y con los jóvenes en particular complementando acciones de carácter universal basadas normalmente en los medios de comunicación, con acciones de carácter directo y de bajo coste como la formación con nuevos conductores o el reparto de guías informativas y de sensibilización.

Por último, consideramos fundamental, establecer sistemas de evaluación de lo que proponemos, para ser capaces de determinar en que medida lo mismo resulta eficaz y eficiente, siendo conscientes de que el tipo de intervención propuesta (breve, universal, de baja exigencia) puede no suponer el cambio estable de hábitos y tendencias aunque sí puede contribuir a este tipo de objetivos más generales mediante el esfuerzo sumativo y multiplicador de acciones establecidas a diferentes niveles (medios de comunicación de masas, acciones legales, establecimiento de sanciones, folletos informativos, etc.)

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVOS GENERALES

- Directo: Reducción de las conductas de riesgo asociadas a la conducción bajo los efectos de sustancias y, por tanto, la reducción de la siniestralidad en carretera.
- Indirecto: impedir o retrasar la aparición de conductas de consumo y abuso de las distintas drogas.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Informar sobre los efectos que el consumo de alcohol y otras drogas pueden tener sobre la conducción, a todos los niveles (físico, psicológico, legal...).
- Fomentar hábitos de vida saludables con efectos a nivel individual (mayor calidad de vida) y a nivel comunitario (descenso en los índices de siniestralidad en carretera).
- Formar en un consumo responsable.

3. METODOLOGÍA

3.1. TIPO DE INTERVENCIÓN

La intervención desarrollada es una intervención preventiva de carácter universal dirigida a la reducción de la demanda de drogas por los conductores a través de la puesta en marcha de dos tipos de estrategias:

1. Informativa: difusión de información sobre:

- Características de las drogas y sus efectos sobre el organismo y sobre la conducción.
- Accidentalidad asociada al consumo de estupefacientes.
- Normativa sobre la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas.
- Mitos y realidades sobre el binomio alcohol-conducción.
- Pautas para reducir riesgos a través de un consumo responsable.

2. Formativa: ampliación y profundización de la información dada en el manual para fomentar una correcta internalización de la misma y que pase a formar parte del bagaje conductual del conductor.

3.2. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

- **Geográfico:** autoescuelas de Torrejón de Ardoz.
- **Temporal:** intervenciones continuas todo el año natural.
- **Población diana:**
 - De forma directa: alumnos de las autoescuelas.
 - De forma indirecta: población general de conductores.

3.3. ACTIVIDADES A DESARROLLAR

1. DIFUSIÓN

Para difundir el programa entre la población del municipio en general y la población de autoescuelas en particular, se utiliza una estrategia de acercamiento progresivo a la población diana a través de diversas acciones coordinadas y complementarias.

En un primer momento, se realiza una presentación institucional del programa a través de los medios de comunicación locales. Con esta acción, se consigue no sólo informar de la existencia del programa a la

población de autoescuelas, lo que facilita los ulteriores acercamientos, sino que también se consigue acercar, el programa en particular y la prevención en general, a toda la población del municipio, lo que constituye un factor facilitador del conocimiento y posterior implantación de la labor preventiva entre la comunidad.

Posteriormente, se envía una carta desde concejalía a cada una de las autoescuelas del municipio, en la que de manera concisa se presenta el programa, sus objetivos y dinámica de funcionamiento, y se les invita a su participación emplazándoles para una visita de los técnicos de prevención municipales en la que se desarrollará el programa de forma exhaustiva. Tras la recepción de la carta, los técnicos municipales se ponen en contacto telefónicamente con los responsables de las autoescuelas y conciertan una cita.

Por último, se realiza la visita presencial a las autoescuelas, en la que el técnico municipal explica detenidamente el programa y entrega al responsable una muestra de los materiales: 5 manuales, dossier explicativo del proceso de funcionamiento, fichas de solicitud de talleres, fichas de solicitud de materiales y cuestionarios de evaluación del manual.

2. *REPARTO DEL MANUAL*

El manual “En la carretera a 0º por hora” se distribuye atendiendo a dos tipos de demandas, pudiendo enmarcar la distribución en masiva y selectiva.

En la distribución masiva se entrega el manual a todo aquél que lo demande a través de las fichas de solicitud entregadas en las autoescuelas. De esta forma, aunque la distribución se ciña a la población de alumnos de autoescuelas, será masiva entre esta población porque no requerirá ningún requisito para su entrega.

En la distribución selectiva se entregará el manual a todos aquellos alumnos que asistan a los talleres presenciales, de tal forma que completarán todo el ciclo informativo-formativo previsto para el programa.

En ambos casos, junto al manual se hace entrega de un cuestionario de valoración del mismo.

3. *TALLERES FORMATIVOS*

Los talleres formativos tiene como objetivo desarrollar de forma más profunda y específica los contenidos del manual. Para ello se hace hincapié en los efectos del consumo de sustancias, tanto a nivel general como

sobre la conducción en particular y se proporcionan pautas para no consumir y, en su caso, reducir al máximo los riesgos. Los talleres están estructurados de forma dinámica en la que la exposición de los contenidos se realiza mediante técnicas grupales de discusión. Así se fomenta la adquisición de un aprendizaje significativo más útil a la hora de interiorizar y utilizar los conceptos desarrollados.

Los talleres se desarrollan a petición de la autoescuela, para lo cual utilizan las fichas entregadas en la visita del técnico municipal. Tienen una duración de una hora y son coincidentes con la hora de clase teórica. Principalmente se desarrollan en los horarios nocturnos (clase de las 20:00 horas) debido a la mayor asistencia de alumnos y al perfil específico de los mismos (más jóvenes y, por lo tanto, parte de la población de más riesgo a la hora de consumir sustancias). La fecha y la hora exactas siempre vienen determinadas por las autoescuelas, estando el servicio de formación a disposición de las necesidades de las mismas. No obstante, y tras consensuarlo con varias autoescuelas, se intenta hacer coincidir el taller con la parte del temario correspondiente a conducción segura; de esta forma, se asegura una media de 3 talleres anuales por grupo y autoescuela, teniendo en cuenta que dan una vuelta al libro cada 2 – 3 meses y, por otro lado, se refuerzan los contenidos necesarios para el examen teórico de conducción.

El desarrollo de los talleres corre a cargo de un formador del municipio. Este formador se pone en contacto con la autoescuela previamente a la fecha del taller para cerrar cuestiones organizativas. En este sentido, también se llegó a un acuerdo con las autoescuelas para que no avisasen a los alumnos de la sustitución de la clase teórica ordinaria por el taller específico de alcohol y conducción, pues se comprobó que, en aquellos sitios en que se había avisado previamente, la asistencia descendió considerablemente. A comienzo del taller y tras la presentación del mismo, el formador/a entrega a todos los asistentes uno de los manuales del programa junto a una ficha de petición/recepción del mismo, en la que se reflejan los datos personales básicos. El objetivo de poseer esta información, es la posterior realización de las evaluaciones telefónicas sobre el manual. Una vez realizados estos trámites, da comienzo el taller con el formato anteriormente descrito. Cuando finaliza, el formador/a hace entrega a los alumnos de un cuestionario anónimo breve en el que se evalúa su opinión sobre el taller (desarrollo, contenidos, formador/a) y que se cumplimenta y recoge en ese mismo momento.

3.4. CRONOGRAMA

El programa que ahora presentamos se desarrollo durante el año 2005 (continuándose el desarrollo en el 2006 pero aún sin terminar el proceso de evaluación) con la siguiente distribución en calendario:

ACTIVIDADES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC
DIFUSIÓN PROGRAMA									X	X	X	X
REPARTO MANUALES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
TALLERES FORMATIVOS	X	X	X	X	X	X				X	X	X

4. RECURSOS

HUMANOS

- Técnicos municipales para la realización de la difusión, reparto de manuales y evaluación del programa.
- Formador/a para desarrollar los talleres y elaborar informe de valoración anual de los mismos.

MATERIALES

- Diseño y elaboración de la guía “En la carretera ... a 0° por hora”
- Llaveros con el logo del programa “Rojebrio” que se entregan a los alumnos asistentes a los talleres.
- Materiales necesarios para el desarrollo de los talleres.

5. SISTEMA DE EVALUACIÓN

Se realizarán evaluaciones en las que se valorará tanto el cumplimiento de las actividades propuestas (evaluación de proceso) como la consecución de los objetivos establecidos (evaluación de resultados).

Para la *evaluación de proceso*, se realizará un análisis cuantitativo de cada una de las actividades programadas (difusión, reparto de manuales, talleres formativos).

La *difusión* se evaluará a través de la realización de un calendario de visitas y un análisis posterior con el que se dilucidarán los ratios reales obtenidos sobre la población diana.

Para evaluar el alcance conseguido con el *reparto de los manuales*, se obtendrá el sumatorio total de los manuales entregados y se realizarán cálculos porcentuales comparativos.

En cuanto a la realización de los *talleres formativos*, el análisis será de nuevo cuantitativo, obteniendo cifras globales y ratios porcentuales.

Para la *evaluación de los resultados*, los análisis cuantitativos anteriores se complementarán con análisis cualitativos de cada una de las actividades con los que se valorará el logro de los objetivos inicialmente establecidos.

La eficacia y las mejoras en el proceso de *difusión* se evaluarán a través de un cuestionario expresamente diseñado para los profesores y responsables de las autoescuelas con los que se mantienen los contactos. En este cuestionario, aparte de la valoración de otros aspectos que desarrollaremos posteriormente, se les pide su opinión sobre el proceso de difusión desde principio a fin (contactos epistolares, telefónicos y presenciales), así como sus propuestas de mejora. El cuestionario está compuesto de preguntas abiertas y se pide su cumplimentación al finalizar la edición anual del programa (época estival).

Para valorar la consecución de los objetivos establecidos con la publicación del *manual*, se aplican sendos cuestionarios a profesores y alumnos. El cuestionario consta de 10 ítems (7 cerrados tipo Likert y 3 abiertos) con los que se evalúa el formato, los contenidos, la utilidad y las propuestas de mejora. El cuestionario se cumplimenta, en el caso de los profesores, al finalizar la edición anual junto al anterior y, en el caso de los alumnos, tras un plazo aproximado de un mes tras la recepción del manual, bien entregándolo el alumno en la propia autoescuela o a través de una encuesta telefónica realizada por los formadores.

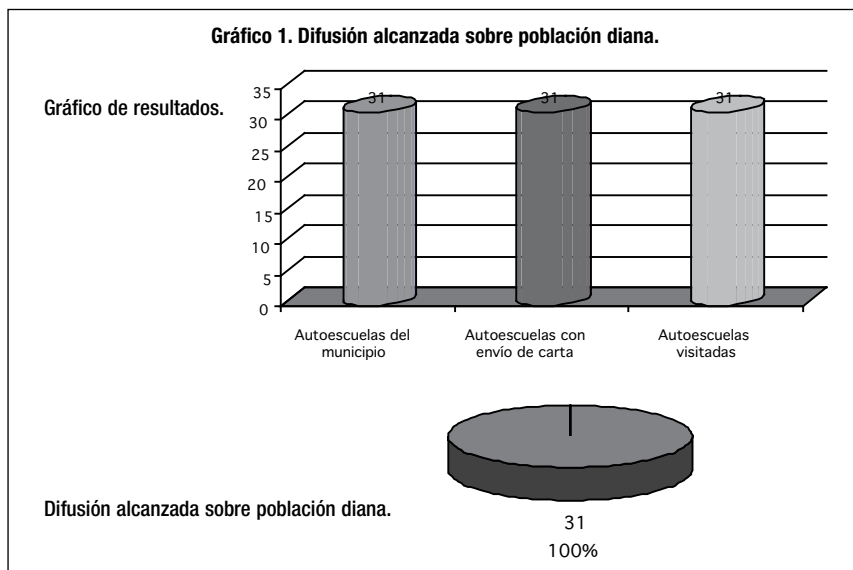
Por último, la valoración de los *talleres* se hará a través de tres fuentes de información: profesores, alumnos y formador/a. En cuanto a los profesores, la evaluación la realizarán en el cuestionario abierto mencionado en el proceso de difusión, en el que existe un bloque específico de valoración de los talleres; como en los casos anteriores, se cumplimentará al finalizar la edición anual. Los alumnos, valorarán la eficacia de los talleres, así como su utilidad y la labor del formador/a a través de un cuestionario diseñado para el caso que cumplimentarán anónimamente al finalizar el taller. Por último, el formador/a elaborará un informe evaluativo de los talleres, en el que reflejará tanto un análisis de los resultados de los cuestionarios de los alumnos, como un análisis propio junto a propuestas de mejora.



1. EVALUACIÓN DEL PROCESO

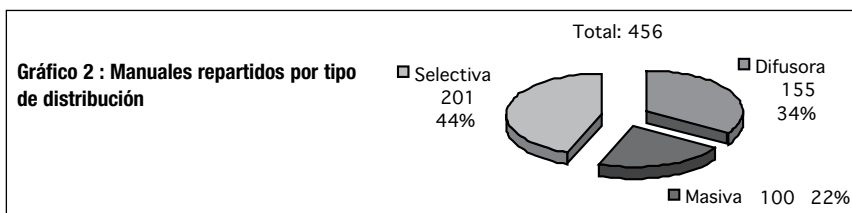
1.1. DIFUSIÓN

- Septiembre-Octubre 2005 :
 - Presentación en medios informativos locales.
 - Envío de cartas de presentación de Concejalía a las autoescuelas.
 - Presentación institucional del programa desde Alcaldía.
 - Toma de contacto telefónico de los técnicos municipales con las autoescuelas para fijar cita de presentación del programa.
- Noviembre 2005:
 - Comienzo de visitas presenciales de los técnicos municipales a las distintas autoescuelas.
 - El proceso de difusión ha sido continuo enlazando con el seguimiento posterior de los contactos. De esta forma se han realizado en torno a 160 visitas presenciales y 250 llamadas telefónicas a las autoescuelas del municipio.
- Datos cuantitativos:



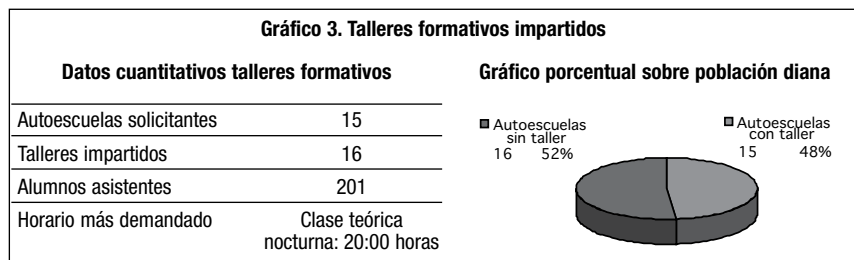
1.2. REPARTO DE MANUALES

- Los manuales comenzaron a repartirse en noviembre de 2005 y ha continuado su distribución a lo largo de la presente edición del programa.
- Atendiendo a las formas de distribución se obtienen las siguientes cifras de reparto:
- Distribución asociada a la difusión: inicialmente se destinaron 5 manuales por autoescuela para conocimiento del programa. Total de manuales repartidos: 155.
- Distribución masiva: a petición de los alumnos de las autoescuelas tras entrega de ficha de solicitud. Total: 100 manuales.
- Distribución selectiva: manuales repartidos entre los asistentes a los talleres presenciales realizados en las autoescuelas. Total: 201 manuales.
- Total de manuales repartidos: 456.



1.3. TALLERES FORMATIVOS

- Los talleres han tenido lugar durante los meses de marzo, abril y mayo de 2006.
- Datos cuantitativos:



2. EVALUACIÓN DE RESULTADOS

Tal y como está especificado en el proyecto, la evaluación de resultados se realiza a través del análisis de la información obtenida a través de tres fuentes: profesorado, alumnado y formador/a. Para ello, se les aplica diversos cuestionarios de evaluación con los que se valora las diferentes actividades del programa. De esta forma, tendríamos:

Instrumentos de Evaluación		
Nombre	Destinatario	Actividades que evalúa
Cuestionario Global para Profesores	Profesorado y responsables de autoescuelas	Difusión Manual Talleres
Cuestionario de Valoración del Manual	Profesorado Alumnado	Manual
Cuestionario de Valoración de Talleres	Alumnado	Talleres
Informe Evaluativo de Talleres	Formador/a	Talleres

En la presente edición, debido a las características inherentes a la implantación de un nuevo programa, sólo disponemos de datos provenientes del *Cuestionario Global para Profesores*, que si bien no recoge la opinión de todos los agentes implicados sí recoge la evaluación de todas las actividades del programa por parte del profesorado de las autoescuelas; asimismo disponemos de los datos provenientes del *Cuestionario de Valoración del Manual* aplicado a los profesores.

ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS:

2.1. CUESTIONARIO GLOBAL PARA PROFESORES

- El cuestionario consta de 4 bloques evaluativos, en los que se valora el proceso de difusión, el manual (a través del *Cuestionario de Valoración del Manual*), los talleres y sugerencias de mejora del programa.
- La evaluación se ha realizado con las 15 autoescuelas que desarrollaron talleres.

• Resultados:

Gráfico 4. Grado de satisfacción del proceso de difusión.

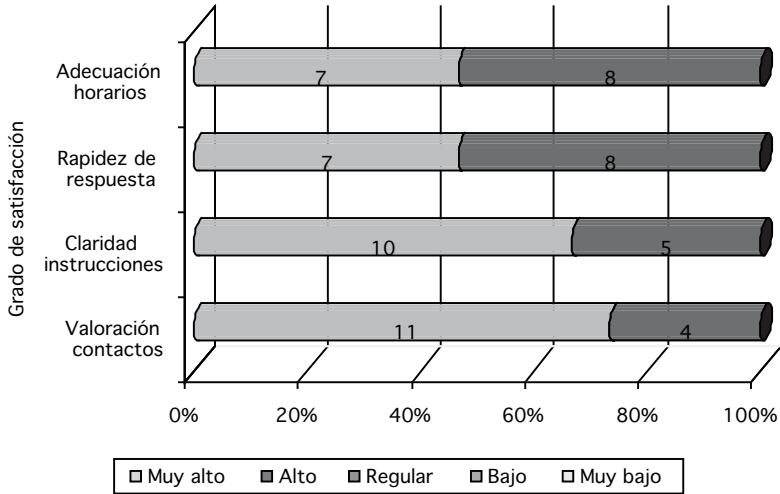


Gráfico 5. Valoración del manual.

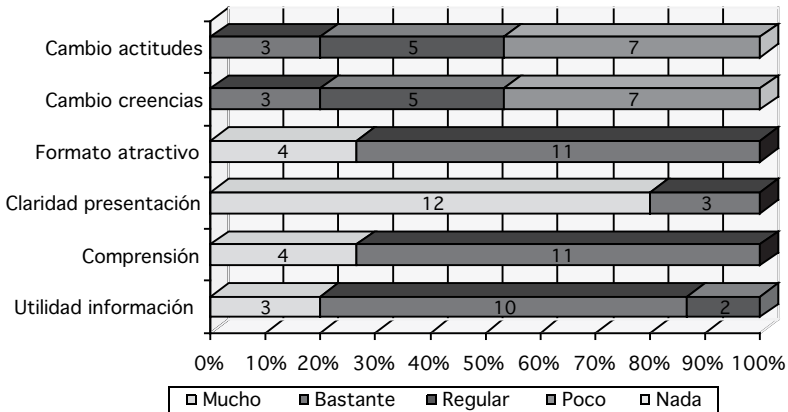
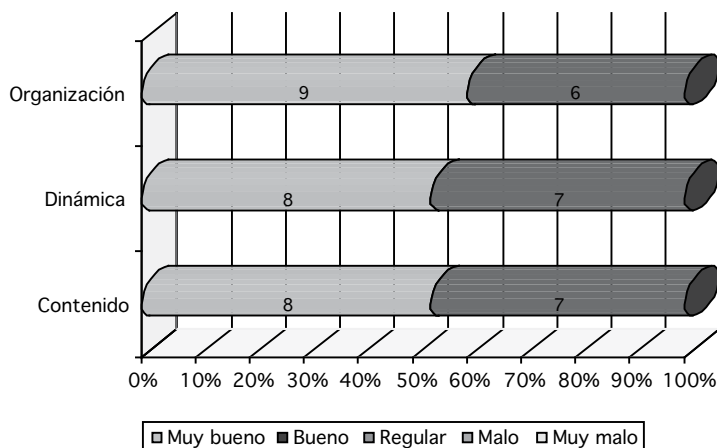


Gráfico 4. Grado de satisfacción del proceso de difusión.



2.2. SUGERENCIAS DE MEJORA:

- Contenido del taller:
 - Mayor desarrollo del binomio alcohol – conducción (7 propuestas).
 - Utilización de medios audiovisuales (5 propuestas).
 - Mostrar imágenes de accidentes y sus consecuencias (4 propuestas).
 - Ampliar el desarrollo de los efectos sobre la conducción de otras sustancias distintas al alcohol (2 propuestas).
 - Lenguaje adaptado a la comprensión del grupo (1 propuesta).
- Cuestiones organizativas:
 - Talleres trimestrales (6 propuestas).
 - Mayor intensidad de la campaña en épocas especiales, tales como las Fiestas Populares de la localidad, las navidades, el verano, etc (4 propuestas).
 - Ampliar la difusión del programa a otros ámbitos, como por ejemplo en los colegios, ofertando su puesta en marcha en 5º y 6º de Primaria como parte de un proyecto de Educación Vial (2 propuestas).

- Ofertar el programa a otros colectivos (no sólo a los alumnos de las autoescuelas), en cuyo caso la autoescuela cedería su local para los talleres (1 propuesta).

3. DIFICULTADES HALLADAS

A lo largo del proceso de implantación del programa nos hemos topado con ciertas dificultades que han enlentecido, en algunos casos, o imposibilitado, en otros, la correcta aplicación del mismo.

Análisis de dichas dificultades por actividad concreta:

DIFUSIÓN

- En este caso no ha habido ninguna dificultad destacable, consiguiendo el objetivo fundamental de realizar la difusión entre el 100% de la población diana.

REPARTO DE MANUALES

- En cuanto a la distribución difusora y la distribución selectiva, no ha habido ninguna dificultad reseñable, ya que en ambos casos se han cumplido las expectativas y objetivos marcados para esos tipos de distribución.
- En el caso de la distribución masiva, hallamos una media de 3.1 manuales por autoescuela entregados a petición expresa de los alumnos. Esta cifra es demasiado baja, por lo que debemos analizar las posibles causas de esta demanda tan pobre; entre ellas podemos señalar:
 - La presentación del programa a los alumnos de las autoescuelas dependía exclusivamente del profesor y no de los técnicos municipales. Sin entrar a valorar las razones, probablemente esta presentación no se haya llevado a cabo por los profesores con el mismo interés que tendrían los técnicos, especialmente en aquellos casos en los que no se hayan realizado talleres o hayan mostrado desinterés por el programa desde un principio.
 - En aquellas autoescuelas que realizaron taller se repartió un número elevado de manuales entre todos los asistentes, lo que reduce la posibilidad de nuevas peticiones.
 - En conclusión y enlazando las dos posibles causas anteriores: la difusión masiva del manual ha dependido, en gran medida, de las autoescuelas que no han realizado talleres que, a su vez y salvo

excepciones, son las que han mostrado menos interés desde un principio.

IMPARTICIÓN DE TALLERES:

- Aquí hallamos una serie de dificultades que imposibilitaron la total implantación de esta actividad en la población diana. Las enumeramos a continuación.

- Autoescuelas que se manifestaron muy interesadas pero que no pudieron concretar el taller por una brusca disminución de alumnado durante abril y mayo.

- Autoescuelas interesadas con las que no se pudo cerrar el taller por dificultades para contactar con los profesores (horarios nocturnos).

- Autoescuelas interesadas pero que tuvieron problemas por ausencia de profesorado durante los meses de marzo y abril.

- Autoescuelas interesadas con las que no se pudo cerrar el taller por problemas de horario con el formador.

- o Autoescuelas que manifestaron interés en un principio pero que decidieron no hacer el taller a la hora de concretarlo.

- Autoescuelas que no manifestaron interés desde un primer momento.

4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS. CONCLUSIONES

4.1. DIFUSIÓN

Los datos que arroja el análisis del proceso de difusión son bastante satisfactorios, tanto a nivel cuantitativo como cualitativo, conclusión respaldada por las imperceptibles sugerencias de mejora realizadas por los profesores encuestados.

En cuanto al análisis cuantitativo (gráfica 1) observamos una eficacia a la hora de llegar a la población diana del 100%, lo que cumple plenamente el objetivo principal de esta fase: difundir el programa entre la población de autoescuelas del municipio.

Los tiempos empleados en la difusión, aunque en un principio pueden parecer excesivos (3 meses), vemos que no son tal al subrayar que se trata del lanzamiento inicial de un programa que no tenía ningún tipo de antecedente en nuestro municipio. Esto conlleva una serie de pasos previos a la visita directa a las autoescuelas, como son la presentación en medios de comunicación, la presentación epistolar desde Concejalía y la presentación institucional a través de Alcaldía, que abarcaron los dos primeros meses y que alargaron los tiempos empleados en el proceso total de difusión. Este aparente obstáculo se convierte en una ventaja por dos razones fundamentales:

- En primer lugar, facilita la posterior entrada del programa en las autoescuelas, al ser ya conocido con antelación a la visita del técnico municipal.
- En segundo lugar, logra cumplir uno de los objetivos secundarios de cualquier programa de prevención: conseguir que la población general conozca su existencia.

En cuanto al análisis cualitativo (gráfica 4) observamos un grado de satisfacción general con el proceso de difusión que oscila entre muy alto y alto:

- En la categoría que valora el grado de satisfacción respecto a la adecuación de los horarios de visitas y llamadas efectuados por los técnicos municipales de prevención, el 53.3% de los profesores encuestados se encuentran bastante satisfechos y el 46.6% restante se muestran muy satisfechos con los horarios en que se realizaron las visitas y las llamadas telefónicas.
- En cuanto al grado de satisfacción respecto a la rapidez y oportunidad de las respuestas dadas desde el área de prevención de dro-

godependencias, los valores oscilan nuevamente entre un 46.6% muy satisfechos y un 53.3% bastante satisfechos.

- Respecto a la categoría de claridad de las propuestas e instrucciones un 66.6% se encuentran muy satisfechos y un 33.3% bastante satisfechos.
- Por último, el 73.3% de los profesores encuestados refieren una valoración muy alta de los contactos personales y telefónicos realizados y el 26.6% restante refieren una valoración bastante alta de esta categoría.

Agrupando estos resultados, podemos concluir que las autoescuelas evaluadas muestran gran satisfacción y acuerdo con la forma en que se ha realizado la difusión, aprobando tanto los aspectos más formales y objetivos (horarios) como los más proclives a valoraciones subjetivas sujetas a circunstancias personales (valoración de contactos).

Sin embargo, debemos señalar un aspecto que si bien no empaña estos resultados sí les resta cierta validez general: la ausencia de valoración del proceso de difusión de aquellas autoescuelas que no participaron finalmente en la impartición de talleres. Este es un aspecto difícil de solventar por un motivo fundamental: las razones por las que finalmente no se impartieron los talleres, ya mencionadas en un punto previo, son enormemente variadas, lo que no nos permite elaborar una estrategia homogénea de evaluación en estos casos. Cuestión pendiente de analizar para elaborar un protocolo de actuación ante casuísticas como ésta.

En resumen, la actividad de difusión realizada ha sido ampliamente reconocida, tanto a nivel de resultados (cumplimiento de la actividad) como a nivel de proceso (cumplimiento de los objetivos). En próximas ediciones se reducirá significativamente el tiempo dedicado a la difusión inicial y podremos aprovechar ese remanente temporal para hacer una difusión más selectiva entre las autoescuelas y conseguir una mayor participación en el programa completo. En líneas generales, la actividad difusora seguirá la misma dinámica, pues ha demostrado su validez en resultados y proceso.

4.2. REPARTO DE MANUALES

En este análisis incluimos tanto los datos cuantitativos de reparto de manuales como las evaluaciones cualitativas del manual que han realizado los profesores.

Los datos arrojados por el análisis cuantitativo (gráfico 2) ponen de

manifiesto diferencias importantes entre los tres tipos de difusión realizados: selectiva, difusora y masiva. Si bien en los dos primeros tipos se han cumplido los objetivos establecidos en su planificación inicial, en la distribución masiva los datos son poco alentadores.

En primer lugar, el porcentaje de manuales repartidos en este tipo de modalidad representa sólo el 22% del total, cifra escasa si tenemos en cuenta que esta difusión debería ser la más alta para conseguir el objetivo de acercar el programa y su contenido preventivo a la mayor parte de la población diana.

En segundo lugar, al extraer la media aritmética de difusión masiva, hallamos que tan sólo 3.1 alumnos por autoescuela han recibido el manual a través de esta modalidad.

En ambos casos, podríamos señalar como posibles causas las referidas anteriormente en el apartado de "Dificultades halladas" por lo que no van a ser nuevamente expuestas. No obstante, debemos tenerlo en cuenta a la hora de proponer mejoras para próximas ediciones.

Respecto al análisis cualitativo del manual (gráfico 5) afloran dos tendencias de respuesta acordes a dos grandes bloques de evaluación del contenido del manual: presentación y utilidad.

El bloque que agrupa la categoría global referente a la presentación de los contenidos, está compuesto por las subcategorías de "Comprensión de los contenidos", "Claridad de la presentación" y "Formato atractivo". En los tres casos, la tendencia de respuesta ha sido homogénea copando los valores de "mucho" y "bastante" el 100% de las respuestas. En este caso los resultados son plenamente satisfactorios.

El bloque englobado por la categoría de utilidad de los contenidos, refleja las respuestas recogidas en las subcategorías de "Utilidad de la información", "Cambio de actitudes" y "Cambio de creencias". En esta categoría la tendencia es algo heterogénea y más crítica respecto a la anterior. Respecto a la "Utilidad de la información" un 86,6% de los encuestados han señalado que la información presentada es bastante o muy útil. Este dato aislado en sí es muy satisfactorio; sin embargo, genera cierta contradicción al compararse con las respuestas dadas en las otras dos subcategorías: en los dos casos (fomento del cambio de actitudes y del cambio de creencias) el 46.6% de los profesores han señalado que la lectura del manual fomenta poco ese cambio, frente a un 33.3% que han señalado que el fomento es regular y un 20% que creen que favorece bastante el cambio. Una posible explicación de estos resultados radica en la insuficiencia de cualquier material informativo para provocar

estos cambios en actitudes y creencias; aunque la información sea útil, por sí sola no provoca una interiorización significativa de los contenidos que conlleve ese cambio buscado. Por esta razón, la optimización del programa se logra con su desarrollo total, complementando la información escrita del manual con la exposición dinámica de los talleres lo que facilita el acceso al bagaje interior de cada cual.

En conclusión, los resultados del proceso de reparto y valoración de los manuales son muy enriquecedores a la hora de establecer análisis que conducen a mejorar los protocolos de actuación establecidos en esta primera edición. En general, el análisis realizado arroja resultados satisfactorios, con ciertas limitaciones que se habían vislumbrado en el proyecto teórico inicial y que han sido corroboradas por los datos de aplicación. Esto conduce a la reelaboración del proyecto y de protocolos concretos para buscar la excelencia, objetivo final de cualquier actividad que se emprenda y que conlleve la mejora continua de la misma.

4.3. TALLERES FORMATIVOS

En este caso, las evaluaciones han medido, por un parte, la aceptación que ha tenido la propuesta de esta actividad mediante el porcentaje de talleres realizados sobre la población diana y, por otra, el desarrollo de los mismos (organización, dinámica y contenido).

Respecto al porcentaje de participación en esta actividad, obtenemos un 52% de autoescuelas que no han realizado taller frente a un 48% que sí lo han hecho (gráfico 3). Es decir, aproximadamente la mitad de la población diana ha completado el programa en su totalidad realizando todas las actividades propuestas. Las razones por las que no participaron el resto de autoescuelas ya han sido expuestas en el bloque de "Dificultades halladas". Allí se puede observar una gran variabilidad de motivos que podemos agrupar en tres categorías en función del origen:

- Origen: autoescuelas. En este caso, las razones por las que no se han realizado los talleres estriban en cuestiones internas de la dinámica de las autoescuelas y, por lo tanto, no se puede actuar sobre ellas desde el área de prevención del CAID. Así, estarían reflejadas aquellas autoescuelas que no realizaron talleres por tener un descenso brusco de alumnado en las fechas previstas, y aquellas, que sufrieron ausencia de profesorado en esas fechas.
- Origen: área de prevención del CAID. Aquí se reflejan aquellos casos en los que no se realizaron talleres por cuestiones organizati-

vas de Prevención. Señalaríamos aquellas autoescuelas que no realizaron taller por dificultades para contactar con los profesores en horario nocturno y, aquellas, que no pudieron cuadrar la fecha de celebración del taller con la disponibilidad del formador. En ambos casos, estas razones son resolubles desde el área de Prevención y así se tendrá en cuenta en la organización de próximas ediciones.

- Origen: autoescuelas + área de prevención CAID. Esta tercera categoría refleja aquellos casos en los que la no participación en la actividad es achacable a ambas entidades. Así, englobaríamos aquellas autoescuelas que no hicieron los talleres por un desinterés inicial en todo el programa o por un interés parcial en un principio que finalmente no cuajó. Responsabilizamos de este desinterés a las dos entidades: a las autoescuelas porque tendrían sus motivos que en ningún caso evaluamos y al área de prevención por no realizar una difusión y presentación del programa acertadas.

En el caso de la valoración de los talleres realizados los resultados son muy positivos, ya que el total de las autoescuelas evaluadas consideran la organización, la dinámica y el contenido de los talleres buenos o muy buenos (gráfico 6). En este sentido, se harán ligeras modificaciones tendentes a incluir las sugerencias de mejora realizadas por los profesores sobre el contenido de los talleres (señaladas en el apartado de evaluación de resultados) que desde el área de prevención nos han parecido positivas.

5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN PARA PRÓXIMA EDICIÓN

Para la próxima edición señalamos resumidamente las propuestas de mejora que ya se han ido detallando en la evaluación de cada actividad:

- Cuestiones generales:
 - Continuidad del programa durante todo el año natural, englobando ciclos completos de aplicación de todas las actividades con periodicidad trimestral.
 - Complimentación de las evaluaciones a través de todos los instrumentos elaborados a tal fin y con la participación de todos los agentes implicados.
 - Elaboración de un informe final de evaluación de toda la edición.
 - Mayor intensidad de la campaña en épocas especiales.
- Difusión:
 - Disminución del período inicial destinado a la difusión.

- Incremento de una difusión más detallada y selectiva entre las auto-escuelas.
- Reparto y utilidad de los manuales:
 - Mantenimiento de los protocolos de actuación en las modalidades de reparto selectivo y difusor.
 - Aumento de la cantidad de manuales entregados en la modalidad de reparto masivo:
 - Indirectamente a través del refuerzo de la difusión selectiva y específica para autoescuelas y alumnado.
 - Directamente a través de la simplificación de los procesos de obtención del manual.
 - Mantenimiento del manual actual.
 - Incremento de la percepción de cambio en actitudes y creencias en la problemática tratada, a través de estrategias que incidan en la realización completa del programa.
- Talleres formativos:
 - Periodicidad trimestral.
 - Mayor flexibilidad en la adecuación de horarios de los técnicos de prevención y el formador.
 - Fomento de la participación a través de la mejora de la difusión.
 - Inclusión y/o modificación de algunos contenidos de los talleres:
 - Mayor desarrollo del binomio alcohol-conducción.
 - Utilización de imágenes de accidentes y sus consecuencias.
 - Inclusión de los efectos sobre la conducción de otras sustancias.
 - Utilización de medios audiovisuales.
 - Lenguaje adaptado a la comprensión del grupo.

BIBLIOGRAFÍA

- Calafat, A. (2000) *"Salir de marcha y consumo de drogas"*, Madrid, Delegación el Gobierno para el PND
- DGT (1994) *"Alcohol en 5 de cada 10 accidentes"*. Revista Tráfico
- DGT (1995) *"el ritmo de la noche"* Revista Tráfico
- DGT (1997) *"Mezcla explosiva"* Revista Tráfico
- DGT (1999) *"Un trago de 4000 muertos"*. Revista Tráfico
- DGT (200) *"Las drogas de diseño"* Revista Tráfico

- DGT (2001) "Alcohol y drogas: efectos mortales" Revista Tráfico
- DGT (2002) "Alcohol y medicamentos una pareja peligrosa" Revista Tráfico
- DGT (2003) "Continúa el peligro" Revista Tráfico
- DGT (2004) "Cannabis y conducción de vehículos: nuevas evidencias" Revista Tráfico
- DGT (2006) "Demasiadas Rayas en la carretera": Revista Tráfico
- Elzo, J. (2002) "*¿Qué esta pasando en la noche?*" Congreso sobre "*Jóvenes, Noche y Alcohol*" organizado por la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional Sobre Drogas. Madrid, Palacio de Congresos. 12- 14 de Febrero de 2002
- Elzo, j. Comas, D. Vielva, I. ; Laespada, T. Y Salazar, L. (2000), "*Las culturas de las drogas en los jóvenes*", Vitoria, Gobierno Vasco
- Encuesta hábitos consumo drogas jóvenes Torrejón, (2001) sin publicar, documento interno de trabajo, CAID de Torrejón de Ardoz, Madrid
- FEMP y PND (2002) Jornadas de "*Menores y consumo de drogas: líneas de actuación*". 20 horas. Segovia, Valsain, 20- 21 junio 2º2
- Pallares G. Y Feixa, C. (2000) "Espacios e itinerarios para el ocio juvenil nocturno" Revista de Estudios de Juventud, nº 50, septiembre 2000, INJUVE
- Plan Nacional de drogas (2000, 2001, 2002). *Encuesta escolar sobre drogas*.
- Plan Nacional de Drogas (2002) Congreso "Jóvenes, noche y alcohol", Madrid, 12, 13 y 14 de enero.