
E D I T O R I A L

Deseo aprovechar esta tribuna pública para reflexionar sobre un tema emergente o candente, tanto da, que entiendo básico para la pedagogía, y al que aludí en la ponencia de las *Jornadas sobre el futuro Grado de Pedagogía* celebradas en Barcelona en junio de 2006. Sólo pretendo transmitir una perspectiva del tema labrada a lo largo de varios años de colaboración con la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Educación y Ciencia, coordinando a un equipo de profesores de la Facultad de Educación de la UNED pertenecientes a todas las áreas de conocimiento. Me refiero a la Educación Vial (EV) y a la oportunidad de incluirla en los futuros grados y postgrados de educación pues diversos indicadores señalan que se trata de una necesidad social.

En pocos años se han promovido en nuestro país dos reformas de la *Ley sobre tráfico y seguridad vial*, en 2005 y 2007 respectivamente, y se ha incorporado la EV en la *Ley Orgánica de Educación* (2006), leyes que focalizan su atención en la persona en sus papeles de educando, conductor, peatón, víctima, agresor, huido, formador o modelo, previendo el desarrollo de la conducta adecuada y corrigiendo las que atentan contra la ciudadanía. Un ejemplo es la nueva concepción del permiso de conducir. Los puntos simbolizan la confianza pública que la sociedad deposita en el conductor, que debe hacerse acreedor de la misma administrándolos diariamente. La educación preventiva contribuye a elevar dicha confianza y la correctiva ayuda a recuperarla (suman o restan puntos), confianza que puede perderse.

La emergencia de la EV se viene consolidando desde finales del siglo pasado y los estudios y directivas de los Organismos Internacionales y de la Unión Europea han sido decisivos para impulsarla. El *Libro Blanco sobre Seguridad Vial de la Unión Europea* publicado en 2001 ha significado un aviso y un aldabonazo para remover la conciencia ciudadana sobre la necesidad de atajar el elevado número de víctimas consecuencia de los accidentes de tráfico y el enorme coste ecológico, económico, sanitario y humano que significa el mal uso de las vías y vehículos. Los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad entre la juventud, especialmente entre los varones, producen otras muchas e importantes secuelas pues del accidente no sólo se sale muerto o ileso, y se han convertido en un problema de salud pública en España y en el mundo. Minimizarlos atajando sus causas, es una prioridad de las Naciones Unidas y de la Unión Europea y se apunta fundamentalmente hacia la mejora del factor humano. La seguridad vial no es accidental, señalan.

España tiene un índice de siniestralidad bastante superior a la media de la Unión Europea y en los últimos años se ha embarcado en una ambiciosa reforma que pretende revertirlo. Aunque se seguirán vigilando y aquilatando la calidad de las vías y

vehículos, el centro de gravedad pasa a ser el sujeto y ello no sólo en España. La opinión pública no acepta la sangría humana que significan diariamente los accidentes de tráfico, y así han empezado a entenderlo instituciones como la Dirección General de Tráfico, la Fiscalía General para los Delitos del Tráfico, las asociaciones de víctimas de los accidentes de tráfico y el Congreso de los Diputados, entre otros. La seguridad vial pasa a ser una prioridad.

En estas coordenadas la EV es un tema candente y se concibe como parte nuclear de una educación de calidad similar para todos y como soporte imprescindible de la seguridad vial; afecta a todas las edades, clases sociales, contextos y culturas; empalma con valores transversales y longitudinales importantes y debe promoverse desde la educación en sentido estricto y en sentido amplio. En lo que va de siglo, la siniestralidad vial se cobra anualmente en nuestro país unas cinco mil víctimas mortales, cifra que desciende lentamente con la implantación de las nuevas normas, y gozamos del dudoso privilegio de estar a la cabeza de la Unión en el número de víctimas mortales por atropellos. Los daños directos e indirectos que conlleva dicha siniestralidad ha llevado a su catalogación como problema de salud pública.

Ante las dimensiones y matices de la EV sorprende el silencio de las Facultades de Educación por varias razones. a) Es una necesidad social que se percibe nada más conectar con los MCS o hablar con un amigo. Se estima que dos tercios de la población tiene en su círculo inmediato alguna persona afectada por el accidente de tráfico pues su prevalencia es superior a pandemias como el SIDA. b) Debe ser un mandato para dichas facultades pues dos leyes orgánicas han regulado el tema en términos sin precedentes para la educación. Instituciones diversas diseñan, aplican y evalúan campañas y programas de sensibilización y prevención de los accidentes de tráfico así como programas de reeducación, y las Facultades de Educación deberían aportar su parte alícuota. c) Es un yacimiento de empleo para nuestros licenciados. La Dirección General de Tráfico (DGT) y sus aledaños es un importante empleador público para las formaciones relativas a la educación y seguridad vial, espacio que con toda comodidad está siendo ocupado por licenciados afines.

Esto último lo saben bien en algunas universidades en las que desde la pedagogía, caso de la Universidad Autónoma de Barcelona o de la UNED, o desde la psicología, caso de la Universidad de Valencia, colaboran con la DGT, las Consejerías de Educación e Interior o las autoescuelas, en el último caso en la formación de formadores. Las autoescuelas que desean participar en la reeducación de los conductores que pierden puntos, deben acreditar determinada formación en EV. Con la nueva normativa, además de enseñar a conducir los profesores de autoescuela deberán inculcar EV a los aspirantes a conductores y ellos mismos deberán adquirirla previamente. Ello sin nombrar a las ONGs que trabajan con víctimas de los accidentes de tráfico, personas mayores, instituciones penitenciarias (el delito contra el tráfico ocupa en España el segundo lugar en su comisión), personas con necesidades especiales y otros grupos de riesgo como adolescentes y jóvenes, neolectores y emigrantes.

También hay que referirse al sistema educativo propiamente dicho pues la LOE la contempla. Pese a esta emergencia de lo vial no conozco reflexiones procedentes de los pedagogos respecto del tratamiento dado por la Ley sobre tráfico y la LOE a la EV, ni sobre si está bien o mal recogida en la polémica asignatura de *Educación para la*

ciudadanía, una de las formas de afrontarla. Sorprende dicho silencio porque desde la educación no formal y formal hay un goteo sintomático y sistemático de formaciones en EV. Por ejemplo cursos de verano y de extensión universitaria, artículos en revistas profesionales, asignaturas como *Psicología del tráfico* o cátedras UNESCO de Seguridad vial. Hay espacios en TV y en otros MCS y que por si mismos denuncian la ausencia de la pedagogía en ellos. Dicha ausencia podría perpetuarse si con la implantación de los nuevos títulos de grado y postgrado en el marco del Espacio Europeo de Educación Superior, las Facultades de Educación no introducen en los currículos la educación y seguridad vial. Si la contemplan, además de cumplir con una obligación institucional y social, estarán legitimadas para participar en este nuevo espacio educativo.

Carmen Jiménez
Presidenta de AIDIPE

Dedicatoria

Nuestra felicitación y reconocimiento a los compañeros de MIDE de la Universidad de Murcia que bajo la coordinación de la profesora Fuensanta Hernández Pina, desde 1989 vienen realizando magistralmente las labores de *Diseño, maquetación, edición y distribución* de esta Revista.

Junta Directiva de AIDIPE