

SEGURIDAD & EDUCACIÓN VIAL

... Como gotas de agua que calan poco a poco e impregnan a toda la sociedad...



Año I número 1 febrero 2021



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial

Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones: Sección: 1ª / Número Nacional: 614745 – Ministerio del Interior. Gobierno de España



Art. 1 Relaciones Internacionales

Desde el área internacional trabajamos por compartir nuestro conocimiento con personas y organizaciones con una visión semejante.



Art. 2 Educación Vial

En un programa de educación vial el contenido debe estar pensado para trabajar desde unos conceptos (semáforo en rojo = no pasar), unos procedimientos (que el ciudadano no pase) y unos valores (que la persona tome conciencia de que lo que ha hecho es lo correcto).



Art. 3 Policía y Escuela

Docentes de prestigio y experiencia, unidos a los policías que desarrollan ésta magnífica labor en sus municipios, conforman un gran "binomio ganador" que tiene entre sus fines establecer alianzas y puntos de encuentro entre la gran familia de la Escuela y la Policía, *juntos somos más fuertes*.



Art. 4 Retención Infantil e Innovación

Se trata de una **silla evolutiva** que va a ir creciendo y adaptándose a las diferentes etapas de crecimiento del niño, construida en un material polímero muy novedoso: el **HDPE**, un polímero que absorbe mucha energía y es de una resistencia térmica y mecánica extraordinaria.



Art. 5 Rescate en Tráfico y Emergencias

Es obvio que, al igual que las herramientas de rescate avanzan, las técnicas y procedimientos van en conjunción, ya que los propios vehículos tienen nuevas metodologías de construcción y fabricación.



Art. 6 Atención Post-Siniestro

Área administrativa/legal, desde AIPSEV ponemos a disposición de las compañías de seguros y abogados una herramienta exclusiva de gestión para trámite administrativo del expediente.



Art. 7 Psicología de Tránsito

Las personas poco estables a nivel emocional son más susceptibles a la aparición de la fatiga y a la realización de errores durante la conducción.

Art. 8 Universidad y Educación

Es por ello que en carreras universitarias como magisterio, psicología, criminología, derecho o carreras técnicas, deberían de incorporar en su plan de estudios asignaturas específicas sobre la educación vial



Art. 9 Formación

Desde su fundación hasta la fecha, nuestra ONG no ha dejado de crecer e incorporar a su equipo de trabajo, personas de muchas disciplinas relacionadas con la seguridad vial y de muy diversas latitudes.



Art. 10 Desarrollo de proyectos

AIPSEV goza de autonomía institucional, lo que le permite impulsar programas y proyectos en función de necesidades concretas, en determinados campos de acción

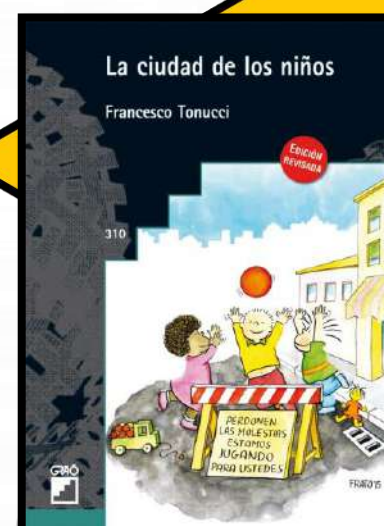


Entrevista

Manuel Castaño Pardo
Doctor en Filosofía y Ciencias de la Educación de la Universidad de Salamanca

Concienciarse una persona es ser consciente de algo y saber su alcance o posibles resultados. En nuestro caso sería adquirir la percepción de los riesgos que conllevan la ejecución de determinadas conductas, comportamientos o negligencias, de ahí la importancia de que los conductores, peatones y viajeros, tengamos la necesidad de informarnos, formarnos y educarnos constantemente

Recursos Educativos



Libro que se aconseja su lectura. Adivinanzas, sopa de letras, salto del caballo...



Editorial

José Manuel Bascon Moreno

Coordinador Área de Diseño, Redes Sociales y Comunicación

6

Presentación de la Revista Seguridad y Educación Vial

José María Navarro González

Director de la revista

8

Presentación de AIPSEV

Rafael Ruiz Estepa

Presidente de AIPSEV

9

Artículos

1 Relaciones Internacionales.

Jorge Roel Hernández Serrano. Coordinador del Área de Relaciones Internacionales

11

2 Educación Vial. La educación vial es cosa de todos

José María Navarro González. Coordinador del Área de Educación Vial

12

3 Policía y Escuela.

Pascual David Muñoz. Coordinador del Área de Policía y Escuela

14

4 Retención Infantil e Innovación. ¿Qué silla de auto garantiza la seguridad de nuestros hijos?

Francisco J. Ruiz Mancebo. Coordinador del Área de Retención Infantil e Innovación

15

5 Rescate en Tráfico y Emergencias.

José Javier Tárraga Flores. Coordinador del Área Rescate en Tráfico y Emergencias

Rescate en Tráfico y Emergencias. Nuevas tecnologías en los accidentes de tráfico

Manuel Gómez Minaya. Colaborador

17

6 Atención Post-Siniestro.

Gonzalo López Petrel. Coordinador del Área de Atención Post-Siniestro

22

7 Psicología de Tránsito. Factores psicológicos que afectan en la conducción

Eliane Balcázar Arteaga. Coordinadora del Área de Psicología de Tránsito

23

8 Universidad, Educación y Formación Profesional. Construyendo puentes hacia la formación vial

Víctor Javier Navarro Iñiguez. Coordinador Área de Universidad, Educación y Formación Profesional

26

Artículos

9 Formación. Formación sin límites

Rafael Ruiz Estepa. Coordinador del Área de Formación

27

10 Desarrollo de Proyectos.

Concepción Ruiz Montero. Coordinadora del Área de Desarrollo de Proyectos

30

Entrevista

Manuel Castaño Pardo

Doctor en Filosofía y Ciencias de la Educación de la Universidad de Salamanca

32

Recursos Educativos

39

Contraportada

II InterCIPSEVI

40



<https://policiaeducador.com/>



www.instagram.com/aipsev



www.linkedin.com/company/aipsev/



www.facebook.com/AIPSEV



<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>



revista@policiaeducador.com

AIPSEV solo se hace responsable de los artículos no firmados. De las opiniones expresadas en los trabajos firmados y en las entrevistas publicadas son responsables exclusivos sus respectivos autores.

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta publicación, sin necesidad de permiso previo, pero con el requisito imprescindible de citar la fuente.

Usted ha recibido esta publicación por ser miembro de AIPSEV o por estar incluido en las listas de distribución de correo de la Asociación. Si desea dejar de recibirla, solo tiene que remitir un mensaje expresando su solicitud a revista@policiaeducador.com detallando su nombre y apellidos. Gracias

LUZ VERDE EN TIEMPOS DE PANDEMIA.



Luz verde en los semáforos de AIPSEV, que cierran el carril de las malas noticias del año 2020 y dan paso al carril de la creación y lanzamiento de una revista de Tráfico, Seguridad y Educación Vial.

Hoy nace la revista "Seguridad & Educación Vial", un nuevo proyecto impulsado por AIPSEV, y creada y dirigida por José María Navarro González, referente en educación vial, y socio de AIPSEV.

Nace a la sombra de este año pasado tan atípico, en el que los medios de comunicación han dado de lado a la lacra de los siniestros viales y se han enfocado principalmente en la pandemia de la Covid-19, que se ha cobrado al día de hoy casi 2 millones de vidas en todo el mundo, frente al millón y medio **que se cobran cada año** los mal llamados accidentes de tráfico, según cifras oficiales.

En todo el año, los medios de comunicación y las redes sociales en general han dando más importancia al virus y la pandemia provocada por la enfermedad que este provoca, para dejar en un segundo plano las otras tantas luchas contra otras causas que también producen lesionados y fallecidos. El problema de los accidentes de tráfico no tiene cura, ni a medio ni a largo plazo, tampoco vacuna, y menos aún esos geles mágicos con los que frotarse las manos y así poder evitarlos. **Por desgracia, vemos más cercana la muerte de un virus invisible que las que podemos provocar nosotros mismos** cuando usamos nuestro teléfono celular mientras conducimos a más de 100 km/h o cuando no respetamos una señal de prioridad de paso.

Desde el comienzo del año, a los medios de comunicación y a los gobernantes se les olvidó el virus que lleva dejando miles de huérfanos durante años. Se trata de un virus que va a ser más difícil de parar, lo más probable es que nunca se erradique. Aunque lleva más años con nosotros, este virus no es invisible, y poniendo cada uno un granito de arena seguro que se frenaría de forma considerable. **Para el virus de los siniestros viales no hay vacuna ni a corto ni largo plazo.**

Es una lástima que los gobiernos y las administraciones públicas no hayan puesto nunca tanto interés en la lacra de los siniestros viales y si hayan trabajado a contrarreloj para crear legislación y obligar a la población a usar medidas restrictivas para parar la propagación del coronavirus. Desde luego estamos de acuerdo con estas medidas, **pero exigimos las mismas prisas y preocupaciones para combatir nuestra lucha creando más prevención y educación vial, para conseguir una movilidad más segura.**

Por ello desde AIPSEV vamos a seguir trabajando y luchando para terminar con la pandemia de los accidentes de tráfico, que se lleva 1.5 millones de personas aproximadamente cada año en el mundo, personas que pierden la vida. **Desde nuestra asociación no podemos permitir que se normalice por la sociedad esta escalofriante cifra** de muertos.

Dirección

José María Navarro
revista@policiaeducador.com

Redacción

Rafael Ruiz Estepa
presidente@policiaeducador.com

Diseño

José María Navarro

Maquetación

José Manuel Bascon Moreno
José María Navarro

Redactores

José Manuel Bascon Moreno
José María Navarro González
Rafael Ruiz Estepa
Jorge Roel Hernández Serrano
Pascual David Muñoz
Francisco J. Ruiz Mancebo
José Javier Tárraga Flores
Manuel Gómez Minaya
Gonzalo López Petrel
Eliane Balcázar Arteaga
Víctor Javier Navarro Iñiguez
Concepción Ruiz Montero

Revisión lingüística

Antonio José Díaz Hernández

Edición

Año 2021 Primera Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

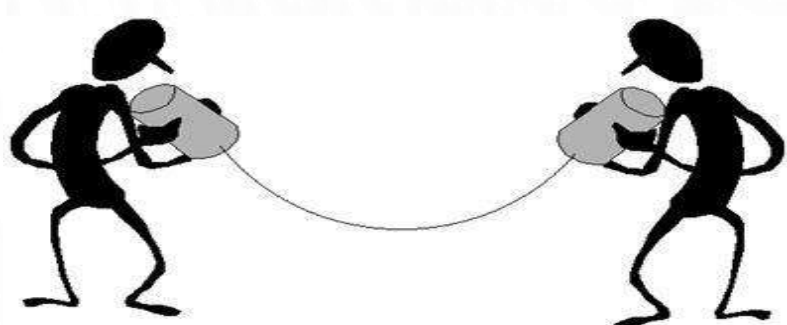
Enlaces:

<https://policiaeducador.com/>
www.facebook.com/AIPSEV
www.linkedin.com/company/aipsev/
<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>
www.instagram.com/aipsev



Hoy en día, la comunicación es un medio muy importante para la relación entre las personas y mucho más para una asociación internacional que tiene repartido a sus miembros por todo el mundo. Para nosotros, estos medios de comunicación son muy importantes. Los utilizamos como método de trabajo en equipo y se nos hacen indispensables cuando los utilizamos para difundir nuestro compromiso de prevenir los siniestros de tránsito y difundir nuestros fines organizacionales.

Con esta revista abrimos una puerta más de comunicación para que todos los que lo deseen puedan disfrutar de la información necesaria sobre proyectos, programas, actividades, iniciativas, entrevistas y todos los aspectos posibles relacionados con la seguridad y la educación vial. Al mismo tiempo, nos permite notificar las acciones que llevamos acabo en la asociación para la prevención de los aciagos viales y la violencia vial, ya que la divulgación es esencial para la concienciación de la sociedad, en la lucha contra este flagelo universal que son los siniestros de tránsito.



Desde la dirección animamos a todos los miembros de la asociación e invitados a que, por vuestra profesionalidad y conocimiento del tema, sepáis transmitir en vuestros artículos o entrevistas los valores y fines de nuestra asociación, ayudándonos a fortalecer una cultura de seguridad vial que conciencie a todos los agentes sociales sobre la gravedad del problema y el apoyo que precisan sus víctimas.

También os pedimos que sembréis e internacionalicéis constantemente, favoreciendo la transferencia del conocimiento en la prevención de los siniestros de tránsito a otros profesionales de la seguridad y educación vial, a través de vuestros puntos de vista, preguntas, entrevistas, comentarios o reflexiones.

También nos queremos dirigir a cualquier ciudadano que tenga a bien concernos a través de la revista. Para nosotros es importante la toma de conciencia por la ciudadanía del problema, solo así podremos hacer frente a los siniestros del tránsito, cuando comprendamos que sólo con nuestro ejemplo estamos educando y previniendo, y que juntos podremos conseguir llegar a establecer una movilidad más segura y sostenible.

José María Navarro
Director de la revista





NACIMIENTO DE AIPSEV

El 27 de septiembre de 2017 se fundó la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV), como O.N.G. para el desarrollo -sin fines de lucro-, con socios fundadores del ámbito de la policía, la educación, la psicología y las víctimas de siniestros de tránsito, de países de ambos lados del Atlántico; España, Chile y Argentina, unidos todos por el compromiso de prevenir los siniestros de tránsito.

AIPSEV es una Asociación, donde estamos personas de diversos ámbitos profesionales y de la sociedad civil, que asumimos una misión, compartimos unos valores y tenemos una visión común de un mundo sin víctimas de siniestros viales. Para cumplir nuestra misión, estamos en constante crecimiento tejiendo una red global de Profesionales para la Seguridad Vial, presente en 13 países y 4 continentes, e incorporando a nuestro equipo de trabajo, personas de muchas disciplinas profesionales relacionadas con la seguridad vial y de muy diversas latitudes.

Tres años después de su fundación, ya somos parte de AIPSEV policías, educadores, psicólogos, médicos, criminólogos, familias, periodistas, víctimas de siniestros viales, bomberos, y profesionales del mundo de la salud, la academia, la justicia, el derecho, la comunicación y la innovación, de España, Argentina, Chile, Bolivia, Colombia, Paraguay, Guinea Ecuatorial, Guatemala, Pakistán, Portugal, Ecuador y Panamá.

Los fines de nuestra ONG son:

- Cooperar en la prevención de los siniestros de tránsito, con los pueblos que sufren esta lacra mundial y sus devastadoras consecuencias.
- Ayudar a fortalecer una cultura de la Seguridad Vial, que conciencie a todos los agentes sociales sobre la gravedad del problema de los siniestros de tránsito y el apoyo que precisan sus víctimas.
- Favorecer la transferencia del conocimiento en la prevención de los siniestros de tránsito a través de la educación, formación y sensibilización a edades tempranas y en todo el ciclo vital del ser humano.

Nuestra misión es reducir las lesiones y muertes por siniestros de tránsito, inspirados en la educación vial a edades tempranas y la formación, sensibilización y capacitación vial, durante toda la vida.



Fundadores de AIPSEV

Rafael Ruiz Estepa, Inma Ruiz Montero y Rafael Ruiz Romero de España, Araceli B. C. González de Argentina y Enrique E. Olivares Ibaceta de Chile, iniciaron el nacimiento de AIPSEV.



II CIPSEVI – Madrid, octubre 2019

También compartimos valores como la honestidad, la solidaridad, el compromiso, la coherencia y la resiliencia.

Honestidad: ya que nuestras relaciones con otras personas están basadas en la confianza, la sinceridad y el respeto mutuo.

Solidaridad: porque nos sentimos responsables de la situación de los usuarios de la vía más vulnerables y de los pueblos más azotados por la lacra mundial de los siniestros viales.

Compromiso: ya que estamos comprometidos con las personas y los pueblos para impulsar el cambio cultural necesario para prevenir los siniestros viales.

Coherencia: porque creemos en lo que hacemos y en nuestra movilidad diaria hacemos lo que predicamos.

Resiliencia: por tener una historia de vida de entrega a la Seguridad y Educación Vial y querer ser arquitectos de un mundo con cero víctimas por siniestros viales.

Estamos convencidos de que todos tenemos mucho que aportar y un papel que jugar en esta lucha contra los siniestros viales y la violencia vial. Te invitamos a ser parte de nuestra familia y descubrir tu poder de salvar vidas en el tránsito.

Como cofundador de AIPSEV y presidente de nuestra ONG agradezco el esfuerzo, el tiempo y la dedicación de quienes hicieron posible la primera edición de nuestra revista **Seguridad & Educación Vial**, especialmente a su director e impulsor del proyecto José María Navarro González por su abnegada labor y generosa entrega.

Deseo que disfruten de su lectura y de que esta sea la primera de muchas ediciones más, en las que esperamos contar con vuestra aportación.

Rafael Ruiz Estepa
Presidente de AIPSEV



Miembros de la asociación. Paraguay abril de 2018



SIXTH GLOBAL MEETING – Grecia, abril 2019



II CIPSEVI – Madrid, octubre 2019

RELACIONES INTERNACIONALES

Según datos de la organización mundial de la salud, cada año aproximadamente 1,5 millones de personas pierden la vida en siniestros viales y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos de mayor o menor grado.

Ninguna cifra puede cuantificar el valor de una vida, el dolor, el sufrimiento, la angustia de todos aquellos que pierden a un ser querido.

Somos protagonistas de un cambio radical en nuestro modo de vida ocasionado por un virus que hasta la fecha a provocado en torno a 2 millones de víctimas mortales, muy lejos aún de las lamentadas históricamente por los siniestros viales.

¿Qué provoca un modo tan distinto de afrontar estas dos pandemias? ¿Nos hemos acostumbrado a superar desde hace varias décadas el millón de fallecidos en siniestros de tránsito?

Quizás la diferencia está en que mientras el miedo dirige nuestra respuesta a la Covid-19, hemos perdido el miedo y, lo que es peor, el respeto a los riesgos propios de la movilidad.

Por este motivo, desde AIPSEV, profesionales de diversos entornos laborales colaboramos compartiendo conocimiento, enriqueciéndonos mutuamente, creciendo como personas y como profesionales con el objetivo de aportar lo mejor de nosotros como individuos y como equipo a la lucha por reducir la siniestralidad vial a nivel mundial.

Desde el área internacional trabajamos por compartir nuestro conocimiento con personas y organizaciones con una visión semejante. En poco tiempo, hemos visto como un proyecto que nació de un sueño común desde Argentina, España y Chile, se ha ido extendiendo a Bolivia, Paraguay, Colombia, Guatemala, Ecuador, Méjico, Guinea Ecuatorial, Pakistán, Portugal y Panamá. Pero lo que es más importante, creciendo como una familia, cocinando a fuego lento relaciones personales que suponen un mutuo enriquecimiento, aprendiendo unos de otros, con una identidad corporativa común compatible con la evolución individual de cada uno.



¿Qué podemos aprender de la manera de afrontar estas dos pandemias? **Parece claro que el peor enemigo en ambos casos es el desconocimiento. En un caso provoca pánico, en otro exceso de confianza.** El ansia por conocer, por comprender nuestro entorno, por superar nuestras limitaciones, ha sido el principal motor de progreso de la humanidad.

Trabajo, cooperación, generosidad, formación, internacionalización, humildad, curiosidad, superación, **son signos de identidad de nuestra asociación enfocados a lograr el objetivo de reducir los siniestros viales a nivel mundial,** evitando el mayor número posible de víctimas mortales, lesionados y sufrimiento.

Jorge Roel Hernández Serrano

EDUCACIÓN VIAL

LA EDUCACIÓN VIAL ES COSA DE TODOS



Profesionales de la educación



Entidades públicas, privadas y administración trabajando todos juntos por un mismo fin.



La familia



Profesionales de rescate



Todos los ciudadanos



Cuerpos de seguridad

Desde nuestra infancia recibimos una educación basada en el comportamiento con nuestros semejantes. Aprendemos a leer, a escribir y vamos obteniendo conocimiento en diferentes materias. Sin embargo, no se le ha dado especial relevancia a una educación que en nuestros días puede ser tan importante como las demás, la educación vial.

Hoy en día, el aumento del tráfico hace cada vez más difícil la armonización entre los intereses, las necesidades y la correcta utilización de la vía pública por parte de los diferentes usuarios. Esto hace imprescindible el aprendizaje, por parte de todos, de una serie de normas y conductas, encaminadas a familiarizarnos con el tráfico y a tomar una mayor conciencia de nuestra responsabilidad en el presente y en el futuro.

“Esto hace imprescindible el aprendizaje, por parte de todos, de una serie de normas y conductas.”

“Si los adultos nos mostramos respetuosos ante las normas y reglas establecidas, estaremos fomentando en ellos esos mismos valores.”

Por lo general, la mayoría de las personas adultas cuando infringen una norma no actúan por desconocimiento a esta, sino por la adquisición de malos hábitos. Así pues, si el ser humano desde que nace tiene capacidad de aprender por imitación, debemos utilizar esta forma básica de enseñanza para ayudar a los más jóvenes a familiarizarse con el mundo vial. Si los adultos nos mostramos respetuosos ante las normas y reglas establecidas, estaremos fomentando en ellos esos mismos valores.

La Educación Vial es algo más que el exacto cumplimiento de la normativa en torno al tráfico. **Es una enseñanza encaminada al desarrollo de habilidades cognoscibles, afectivas y conductuales**, relacionadas dentro del mundo vial. Hay que destacar que en un programa de educación vial el contenido debe estar pensado para trabajar desde unos conceptos (semáforo en rojo = no pasar), unos procedimientos (que el ciudadano no pase) y unos valores (que la persona tome conciencia de que lo que ha hecho es lo correcto).

El objetivo final es que, una vez aprendidos los conceptos, adaptados los procedimientos y asumidos los valores y las normas, **los usuarios de las vías tengan la capacidad de reflexionar sobre sus actos fomentando una actitud más positiva y segura**, a la vez que sean capaces de analizar los problemas bajo sus propios criterios y promuevan una reflexión a todos los profesionales implicados en el tráfico.

LA EDUCACIÓN VIAL ES COSA DE TODOS

Desde esta página iremos descubriendo poco a poco qué realizan las entidades públicas y privadas por la Educación Vial. Conoceremos los diferentes programas dirigidos a niños/as, jóvenes, adultos y tercera edad. También conoceremos personas y grupos que trabajan día a día por y para la Educación Vial.

Agradezco a la dirección de la revista la confianza depositada y la oportunidad que supone llegar a sus diferentes lectores, ya que nunca fue tan necesaria la Educación Vial como en este momento, ni tan imprescindible la participación de la familia, educadores, policías, profesionales, entidades públicas y privadas y todos los ciudadanos en general.

LA EDUCACIÓN VIAL ES COSA DE TODOS

José María Navarro González

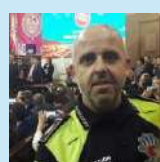
Este artículo se escribió en 1998 para la revista TRANSERSA de Badalona.

Si nos damos cuenta, a pesar de los años que han pasado a un sigue vigente. En España se ha avanzado mucho en temas de seguridad y educación vial, pero socialmente todavía no somos conscientes que la educación vial es responsabilidad de cada uno de nosotros, de todos los ciudadanos y que simplemente con nuestro ejemplo estamos educando a los que nos observan. Esta conciencia también sería bueno aplicarla en otros países.

La parte más interesante del artículo y que nos gustaría destacar hoy, aparte del llamamiento a trabajar en equipo a todos los colectivos implicados, es la que plantea la **educación en valores y el desarrollo de habilidades cognoscibles, afectivas y conductuales, ya que es ahí donde creemos que debemos realizar el gran cambio en la formación y la educación vial para conseguir una movilidad más segura y sostenible.**

“Pero socialmente todavía no somos conscientes que la educación vial es responsabilidad de cada uno de nosotros, de todos los ciudadanos y que simplemente con nuestro ejemplo, estamos educando a los que nos observan.”

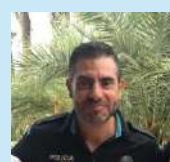
Equipo de trabajo del área de Educación Vial



Rafael Ruiz



Eliane Balcázar



Pascual David



Julio Fernández



José María Navarro

El equipo de trabajo de esta área, agradece a la revista la oportunidad que nos ofrece para transmitir nuestro concepto de la Educación Vial, así como presentar proyectos, programas y actividades.



Silvia Castro



Isabel Cano



José Vázquez



Julio Guiraud



Fátima Pereira

POLICÍA Y ESCUELA

Agradecemos de antemano, la posibilidad de tener un rincón para divulgar acciones, información, estudios o situaciones relacionadas con un tema que consideramos esencial, la Seguridad y Educación Vial.

Si los comienzos siempre son difíciles, este no lo iba a ser menos. Pero desde el Área de Policía y Escuela, con el grupo de profesionales que lo forman, entre los que destacan docentes de prestigio y experiencia, unidos a los policías que desarrollan ésta magnífica labor en sus municipios, conforman un gran "binomio ganador" que tiene entre sus fines establecer alianzas y puntos de encuentro entre la gran familia de la Escuela y la Policía, *juntos somos más fuertes*.

Y no puede haber mejor manera que presentar al equipo de esta área, con un hombre que es un baluarte fundamental, ejemplo de todos, un profesional que destaca por su humildad y atención a los demás, Rafael Ruiz Estepa, nuestro presidente de la Asociación, colaborador esencial y alma de todo el proyecto.



También se ha sumado Isabel Cano, una docente con experiencia en la Argentina, concretamente en Córdoba, apenas a unos años para su jubilación. Le avalan 32 años al frente del pupitre y 15 años impartiendo consejos viales y eso nos garantiza toda su sabiduría y buenas prácticas en el mundo docente, la casa del saber. Gracias por esa magnífica entrega y dedicación.

"De que tengan la misma filosofía, de que asuman que hay que bajar a la tierra, al aula, al escenario perfecto donde los niños adquieren sentido a sus vocablos, donde al mirarlos descubres que están contigo."

Y ahora volamos a Galicia, concretamente a A Coruña. Nos congratulamos en presentar a Silvia Castro, una policía luchadora, entusiasta, muy preparada a nivel académico y un torbellino, persiguiendo dejar semillas para que los estudiantes del presente adquieran los hábitos necesarios para dar respuesta al mundo cambiante actual.



No puedo tener mejor equipo que el presentado, orgulloso de que ellos sumen en el barco con el presente, de que tengan la misma filosofía, de que asuman que hay que bajar a la tierra, al aula, al escenario perfecto donde los niños adquieren sentido a sus vocablos, donde al mirarlos descubres que están contigo, Y para cerrar el círculo, el coordinador del área se llama Pascual Muñoz, policía local de Jumilla, criminólogo, enamorado de la Escuela, de la enseñanza, del trato amable y amante de utilizar métodos innovadores que diviertan el aprender.

Pascual Muñoz

RETENCIÓN INFANTIL E INNOVACIÓN

¿QUÉ SILLA DE AUTO GARANTIZA LA SEGURIDAD DE NUESTROS HIJOS?



Las sillas de auto no las compramos para poner a ver la tele a los **niños**. Compramos las sillas para evitar lesiones en un accidente de tráfico (las que producen la inclusión de las chapas) y las que produce la cinemática (fuerzas encontradas), pero siempre en un accidente de tráfico al niño lo sacarán los bomberos. Por eso los **SRI** tienen dos usuarios, el niño y los servicios de primera intervención. Esta es la única silla diseñada para estos dos usuarios, pensada para que un bombero pueda inmovilizar al niño en la misma silla y se lo pueda llevar al hospital en la ambulancia sin sacarlo del sitio donde ha recibido el impacto, con el fin de no agravar lesiones si las hubiere.



“Pero siempre en un accidente de tráfico al niño lo sacarán los bomberos. Por eso los SRI tienen dos usuarios, el niño y los servicios de primera intervención.”

Después de 40 años de trabajar diseñando, produciendo y comercializando dispositivos de este tipo, el azar me lleva a comenzar un trabajo de instructor de bomberos, enseñarles a manipular las sillas, que son muy complicadas y en esas situaciones de estrés si no tienes un conocimiento de las mismas es muy importante seguir las indicaciones de la **Organización Mundial de la Salud**, que dice que siempre que podamos hay que extraer al niño sin sacarlo de su silla.

¿QUÉ SILLA DE AUTO GARANTIZA LA SEGURIDAD DE NUESTROS HIJOS?



“Se trata de una silla evolutiva que va a ir creciendo y adaptándose a las diferentes etapas de crecimiento del niño.”

Aunque en la **seguridad de los niños** y en sus desplazamientos intervienen muchos más factores aparte de la silla que llevamos, **el mejor sistema de retención infantil que existe es la concienciación de los padres y la educación de los niños.**

Un grupo de expertos nos pusimos manos a la obra para desarrollar este dispositivo, que hoy es ya una patente mundial y una realidad.

Se trata de una **silla evolutiva** que va a ir creciendo y adaptándose a las diferentes etapas de crecimiento del niño, construida en un material polímero muy novedoso: el **HDPE**, un polímero que absorbe mucha energía y es de una resistencia térmica y mecánica extraordinaria.

Su sistema de ropa enrollable y las cinchas con velcro escondidas dentro del dispositivo para poder restringir el movimiento del niño después del impacto y utilizar el **SRI** como cubículo de transporte. Incluso el nombre está registrado y es novedad: **SRRI Sistema de Retención y Rescate Infantil.**



Por Francisco Ruíz Mancebo

Coordinador del área SRI-innovación de AIPSEV (Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial, en colaboración con [Rescue Baby PFR](#) y otros [Socios Protectores y Honorarios](#) de nuestra ONG, impulsan la **Charla-taller para futuros padres Seguridad Vial y protección del niño pasajero,** actividad alineada con los objetivos de desarrollo sostenible.

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS



Desde el año 1986 aproximadamente, los servicios de emergencia vinculados al rescate en accidentes de tráfico empezaron a cambiar las formas y técnicas en atención al paciente traumatizado por accidentes viales. Es obvio que, al igual que las herramientas de rescate avanzan, las técnicas y procedimientos van en conjunción, ya que los propios vehículos tienen nuevas metodologías de construcción y fabricación. Esto provoca que las aleaciones de aceros, aluminios o plásticos que emplean los fabricantes juntamente con ingeniería estructural activa y pasiva, mejoren y den formas a las condiciones de absorción de energía de los automóviles, contrarrestando así esa transferencia de energía a los ocupantes.

Hay unas cifras escalofriantes en lo que concierne al accidente de tránsito mundial. Son más de 3.200.000 personas las que mueren en accidentes de tráfico, los gobiernos están haciendo mucho hincapié en bajar esas cifras tan altas, de ahí las campañas de concienciación por medios de comunicación para lograr un alcance social alto y concienciar de la cantidad de familias y personas que quedan dependientes o destrozadas de por vida.

Existe un dato estremecedor que está ahí y es que, dependiendo de la parte o región que vivas en el mundo, "tendrás más derecho a vivir"; con ello quiero decir que, dependiendo de las vías, señalizaciones, campañas y educación vial de cada región, se sensibiliza en mejor forma a los conductores cumpliendo las normas establecidas. Pongo un ejemplo: Europa 9,3% por millón de habitantes, y África rondando el 26,6%. Como las mismas cifras indican, el índice es desproporcionado.

Una de las metas de la AGENDA 2030 es conseguir que los gobiernos se impliquen y puedan bajar drásticamente estas cifras. Las empresas constructoras de vehículos están cambiando las pautas de construcción en materiales y formas, apostando por la seguridad del pasajero ante todo para que el vehículo esté protegiendo a sus ocupantes en todos los momentos, gastando mucho dinero en proyectos, prototipos y nuevas tecnologías.

Existe un dato estremecedor que está ahí y es que, dependiendo de la parte o región que vivas en el mundo, "tendrás más derecho a vivir"

Este artículo es un resumen de cómo intervenimos los bomberos ante esa situación. Desde mi experiencia profesional viene dado de mis 33 años como bombero especialista en rescate de vehículos y paramédico en atención al trauma en accidentes de tráfico, viviendo muchas situaciones difíciles y aprendiendo de ellas.

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

Todas estas circunstancias vividas a lo largo de mi carrera profesional y la asistencia en rescates de tráfico me dieron una idea que plasmé e hice realidad a nivel mundial, los tableros espinales RESCATEJOTA (siempre ha habido un antes y un después en todo lo que se precie). Con las pautas sobre las restricciones del movimiento espinal que se trabajan a día de hoy, hemos conseguido minimizar la lesión potencial del accidentado en un porcentaje muy alto. Eso quiere decir que la prioridad se da a la víctima en las mejores condiciones antes de la extracción del vehículo (inmovilización). Como se comentó anteriormente, la prioridad estaba en sacar a las víctimas lo antes posible del vehículo sin valorar las lesiones añadidas por una mala praxis. Hay un estudio al respecto que establece que del 3 al 25%, las lesiones son generadas por los intervinientes, por lo cual, y gracias a nuevas técnicas de tratamiento a los traumatizados, estamos bajando esa estadística notoriamente. Hoy en día, afortunadamente, la prioridad está en la persona atrapada, cambiando todo el sistema anterior de rescate.

Instruyo en mis clases y formaciones en cómo y cuándo hay que tratar de inmovilizar más o menos dependiendo de muchos factores. Hay unas pautas que sí o sí son sagradas en esta profesión, las cuales marcan una alineación de la columna vertebral y evitan la rotación y torsión (giros que no se deben hacer) sin estar inmovilizado en bloque (cabeza, tronco, cadera), evitando dolor en la medida de lo posible, estabilizando lesiones existentes y dando prioridad si hay sangrado abundante, controlando la hemorragia.

Considerando que la lesión espinal puede provocar daños irreversibles como tetraplejía o paraplejía, el tratamiento que debe darse es exquisitamente delicado. Los accidentes de tráfico son una lacra a nivel mundial en muertes, pero también en personas que quedan con una lesión irreversible, pasan a ser dependientes de familiares (padres, hijos/as o esposos/as) o de organismos del estado, truncando la vida activa de esa persona.

“Todas estas circunstancias vividas a lo largo de mi carrera profesional y la asistencia en rescates de tráfico me dieron una idea que plasmé e hice realidad a nivel mundial, los tableros espinales RESCATEJOTA.”

Profundizando más en este tema, los servicios de emergencia estamos estructurados en una división de competencias que nos unifican a policía, sanitarios y bomberos. En estas situaciones, trabajando conjuntamente en sus correspondientes áreas, el orden en el lugar lo tenemos preestablecido con las competencias que se establecen, evitando nuevos accidentes por “simpatía” protegiendo las zonas por parte policial, atención a las víctimas en el lugar en parte sanitaria en una primera valoración y bomberos en excarcelación trabajando en inmovilización y movilización.



RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

“Este tipo de roll establece una preparación psicológica muy elevada y profesionalmente un entreno con herramientas especiales constantes para estar a la última en formas y modos.”



Cuando estamos en el lugar del siniestro hacemos una valoración asegurando la zona de posibles riesgos que potencialmente puedan perjudicar el rescate (derrames de hidrocarburos, tensión eléctrica, etc.), y actuando en el rescate con la valoración inicial. Marcando “plan A” que es el que depende y marca la gravedad de la víctima y el tipo de atrapamiento,

. - “físico 1” (sin atrapamiento, pero sin poder salir del habitáculo por sus propios medios)

. - “físico 2” (cuando la víctima queda atrapada por la estructura del vehículo o con algún objeto externo que impide su extracción libremente por el atrapamiento). Las maniobras que se hacen están estudiadas y premeditadas.

Y “plan B”, cuando a las mismas circunstancias a las anteriores, las víctimas entran en un estado de extrema gravedad, en la cual pelagra su vida y, por tanto, se cambia la actuación a la extracción urgente.

Este tipo de roll establece una preparación psicológica muy elevada y profesionalmente un entreno con herramientas especiales constantes para estar a la última en formas y modos. De esta manera, los intervinientes pueden, en base a los parámetros que se den y la lucha contra el

tiempo, salvar vidas, adoptar decisiones rápidas y efectivas, y afrontar las situaciones de estrés, en las que se debe tener una actitud muy templada para no equivocarse en ese proceso, subsanando cualquier contratiempo que pudiera presentarse.

Sin profundizar más en el tema, quiero recordar que en estos procesos, denominados “hora de oro”, debemos emplearnos al máximo para garantizar en la medida de lo posible un buen rescate sin lesiones añadidas.

José Javier Tárraga Flores:

- • Inventor y desarrollador de los tableros espinales RESCATEJOTA.
- • Bombero profesional de Ayto. de Alicante (ESPAÑA). Instructor internacional en el rescate de víctimas en accidente de tráfico, paramédico PHTLS, TCCC y TCC.
- • Asesor y juez de Fires Foundation, ITREC, instructor internacional.
- • Profesor de férulas espinales X Collar.
- • Especialista en el manejo del paciente traumatizado basado en la Evidencia científica.
- • Coordinador del grupo AIPSEV en el área rescate y tratamiento al paciente en tráfico.

NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO



Hoy en día, en un accidente de tráfico nos encontramos con vehículos con diferentes características. Esto es debido a las exigencias medioambientales y de seguridad impuestas por los gobiernos de todo el planeta, lo que nos ha llevado a modificar la forma de actuar por parte de los servicios de emergencia.

Son muchos los sistemas de seguridad pasiva con los que cuenta un vehículo en la actualidad. Estos hacen que, cuando se produce un accidente de tráfico, los ocupantes, e incluso los viandantes, sufran el menor daño posible. Pero a su vez son un hándicap para los servicios de emergencias.

Los airbags, pretensores, capós activos, refuerzos estructurales, ROPS, etc., pueden suponer un peligro para los actuantes en el accidente. Por eso es necesario que todos los servicios de emergencias implicados en un accidente de tráfico estén bien formados y conozcan todos los aspectos de estos sistemas, para poder actuar en consecuencia, con la mayor garantía y eficacia.

Otro tema a tener en cuenta dentro de las nuevas tecnologías son los sistemas de energía para mover un vehículo que hay en la actualidad, como son los combustibles alternativos a la gasolina y diésel, GPL (Gas Licuado del Petróleo), CNG (Gas Natural Comprimido), GNL (Gas Natural Licuado), H₂ (Hidrógeno), y los más actuales y que cada día encontramos más en nuestras carretas que son los vehículos eléctricos.

Cada uno de estos sistemas tiene sus propias particularidades, y con ello un peligro y una forma de actuar diferente.

“Son muchos los sistemas de seguridad pasiva con los que cuenta un vehículo en la actualidad. Estos hacen que, cuando se produce un accidente de tráfico, los ocupantes, e incluso los viandantes, sufran el menor daño posible. Pero a su vez son un hándicap para los servicios de emergencias.”

NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Además, hay que tener en cuenta que podemos encontrarnos con varios de estos sistemas actuando en conjunto en un mismo vehículo, con el riesgo que ello supone.

Y surge la gran pregunta ¿Cómo actuar en un accidente donde hay involucrados uno o varios de estos vehículos?

Lo más importante y esencial es estar formado para ello y conocer todos los sistemas existentes, ya que es muy difícil actuar si no sabes a que te enfrentas.

Contamos con algunas ventajas que es necesario tener en cuenta. Hoy en muchos países los fabricantes tienen la obligación de realizar manuales y fichas de rescate, para que puedan ser consultadas por los servicios de emergencias. En estas fichas se hacen constar todos los peligros y particularidades específicas del vehículo, así como la forma de actuar en caso de accidente de tráfico.

En respuesta a la pregunta anterior, lo primero que debe hacerse es identificar el vehículo, ya que esto nos va a facilitar toda la información sobre el mismo, tipo de sistema de energía motriz (diésel, eléctrico, gas, etc.), sistemas de seguridad pasiva (pretensores, ROPS, etc.), localización de componentes (refuerzos estructurales, etc.). De esta forma podemos actuar en consecuencia y neutralizar posibles peligros como electrocución, fugas de gas o líquidos inflamables con posibilidad de incendio, entre otros.



“Tras identificar el vehículo y neutralizar los posibles riesgos, comenzamos con las labores de excarcelación, teniendo en cuenta todo lo anteriormente visto.”

Tras identificar el vehículo y neutralizar los posibles riesgos, comenzamos con las labores de excarcelación. Teniendo en cuenta todo lo anteriormente visto, dependiendo del tipo de vehículo, se procederá de una u otra forma, ya que los sistemas del mismo nos condicionarán la maniobra a realizar.

Para finalizar, debemos dejar el escenario de forma que aquellos servicios que tienen que actuar posteriormente en labores de limpieza, retirada de vehículos, etcétera, lo hagan con la máxima seguridad para evitar que nadie sufra ningún accidente.

En definitiva, la formación y el conocimiento de las nuevas tecnologías son imprescindibles para realizar nuestro trabajo, buscando la máxima eficacia, ya que se trata de salvar vidas. No creo que haya mayor motivación para hacer de esta labor, nuestro trabajo.

Cabo de Bomberos: Manuel Gómez Minaya.
20 años de servicio
Especializado en accidentes de tráfico
(nuevas tecnologías).

ATENCIÓN POST SINIESTRO



El área de trabajo post siniestro está concebida para dar respuesta a los problemas que se encuentran las víctimas de accidentes de tráfico cuando este hecho se produce.

Desde AIPSEV trabajamos en la educación y actuaciones para evitar los accidentes de tráfico, pero desgraciadamente siguen produciéndose. Por eso, nuestro trabajo no acaba ahí, sino que acompañamos a la víctima y su familia en su recuperación y reinserción social.

Las víctimas de accidente de tráfico, por muy leves que sean, se ven perjudicadas por las lesiones producidas y las pérdidas ocasionadas, tanto por daños materiales como por los inconvenientes ocasionados en su cotidianidad familiar y laboral.

“Nuestro objetivo es la coordinación de todos estos actores, encargarnos de la atención médica necesaria para la recuperación, la coordinación con la compañía de seguros responsable y con los abogados.”

En esos momentos existen trámites médicos, legales y administrativos que solucionar para la mejor recuperación del lesionado y su reparación material como víctima. Intervienen en ese momento diferentes actores como el centro médico, la compañía de seguros responsable, abogados y administración.

Nuestro objetivo es la coordinación de todos estos actores, encargarnos de la atención médica necesaria para la recuperación, la coordinación con la compañía de seguros responsable y con los abogados de las partes para que la víctima solo tenga que ocuparse de su recuperación y la mejor reinserción en su vida social previa al accidente.

Para ello, estamos trabajando en las diferentes áreas, a saber:

Área médica/sanitaria: desde AIPSEV se ha creado un directorio de clínicas que cumplen con los requisitos que exigimos para la correcta atención de la víctima.

Estas clínicas están certificadas con las normas de calidad, requisitos legales y compromiso deontológico que hemos diseñado.

Área administrativa/legal: desde AIPSEV ponemos a disposición de las compañías de seguros y abogados una herramienta exclusiva de gestión del trámite administrativo del expediente.

Este sistema permite hacer un seguimiento personalizado de cada una de las víctimas y agiliza la tramitación de los expedientes para su mejor resolución, evitando a la víctima esta engorrosa tarea.

Todas estas herramientas están a disposición de las compañías de seguros, despachos de abogados de víctimas, centros médicos, asociaciones de víctimas y administraciones públicas que tengan el compromiso en la atención de las víctimas con criterios de transparencia, profesionalidad y valores sociales.

Gonzalo López Petrel



PSICOLOGÍA DE TRÁNSITO

FACTORES PSICOLÓGICOS QUE AFECTAN EN LA CONDUCCIÓN



La personalidad es algo que nos define y determina en todos los aspectos de nuestra vida, también en cómo conducimos nuestro vehículo.

Hay diversos estudios que determinan que los factores que más influyen en los siniestros viales suelen ser de tipo temperamental y de carácter. Suelen manifestar cierta inmadurez de personalidad, de humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal, y esto se ve reflejado en la manera en que conduce.

La actividad de la conducción también se encuentra en estrecha interdependencia con los componentes afectivo – emocionales (motivos, sentimientos y emociones) que rigen el comportamiento humano. Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en el conductor en cada uno de los momentos de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.

El comportamiento del conductor implica los tres aspectos básicos de personalidad:

- Afectivo: sentimientos, emociones, actitudes y valores del conductor.
- Cognitivo: los pensamientos del conductor, juicio y conocimiento.
- Sensoriomotor: la visión del conductor, reacciones motoras, fatiga, estrés, dolor.

La conjunción de estos tres aspectos personales determina el comportamiento del conductor, por lo tanto es importante evaluar cada una de las tres áreas.

Una buena conducción requiere que asumamos la tarea infinita de prevenir errores y suprimir decisiones irracionales. Ya que las emociones son fuente de juicios irracionales y de costosos errores, se requiere de la educación de nuestras emociones en el tránsito.

La conducción se logra fundamentalmente mediante el asentamiento de hábitos automáticos que actúan recíprocamente en estas tres áreas de nuestra personalidad como conductor.

Las emociones en el tránsito pueden tener un carácter negativo (enfado) pero también un carácter positivo (preocupación por otros usuarios de la vía). En este sentido, incluso sin darnos cuenta, podemos insultar a otro usuario de la vía, conducir más rápido porque nos divierte, olvidarnos de las rutinas habituales de modo impulsivo o despreocuparnos de otros usuarios vulnerables de la vía.

Los conductores caracterizados por –estrés rasgo- experimentan mayores niveles de estrés en todas las situaciones de conducción (tanto en las de elevada como baja congestión) y poseen efectos acumulativos.

“Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en el conductor en cada uno de los momentos de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.”

FACTORES PSICOLÓGICOS QUE AFECTAN EN LA CONDUCCIÓN



Los conductores caracterizados por -ansiedad rasgo- (recordemos que la ansiedad incrementa la activación cortical), los introvertidos (más sensibles a las posibles amenazas y por tanto con mayor activación cortical), los impulsivos, aquellos con escasos sentimientos y autoeficacia, los más desconfiados, los menos adaptados y menos estables a nivel emocional son más susceptibles a la aparición de la fatiga, lo que incrementa los sentimientos de desagrado e insatisfacción durante la conducción. Por el contrario, los conductores que poseen sentimientos elevados de autoestima y coherencia experimentan la conducción como una tarea agradable y satisfactoria.

Una persona que es más ansiosa tiene mayor riesgo de experimentar fatiga durante la conducción debido a que la ansiedad incrementa la actividad cortical, lo que a su vez puede incrementar la posibilidad de aparición de cansancio mental.

Los conductores caracterizados por la introversión-extroversión

Los conductores extrovertidos se caracterizan por experimentar un mayor número de sentimientos de aburrimiento en situaciones monótonas o con pocos cambios. Por ello, tienden a buscar constantemente sensaciones (estímulos nuevos, variados y complejos) como estrategia para evitar la monotonía vial y maximizar las sensaciones internas.

Asimismo, los conductores extrovertidos suelen ser "dependientes del campo", es decir, se caracterizan por un proceso perceptual, afectado por el contexto total de la conducción en lugar de detectar rápidamente los estímulos relevantes para la tarea que están realizando en un determinado momento. Tanto la búsqueda de sensaciones como la dependencia de campo, favorecen la aparición de la fatiga, ansiedad, desorganización, desagrado, insatisfacción y aburrimiento durante la conducción.

Las personas poco estables a nivel emocional son más susceptibles a la aparición de la fatiga y a la realización de errores durante la conducción.

La impulsividad también constituye un factor que predispone a experimentar fatiga durante la conducción. Asimismo, un conductor que se considera poco eficaz y con escasos recursos experimenta niveles mayores de ansiedad y preocupación sobre sus decisiones en el tráfico, lo que a su vez constituye un factor que predispone a la aparición de la fatiga durante la conducción.

Algunas investigaciones realizadas por Lajunen y Summala (1995) ha encontrado que el desagrado por la conducción (así como la agresión en la conducción) se relacionan con neuroticismo, autoestima, sentido de coherencia y locus de control.

En este sentido, se evidencia que la agresión manifestada durante la conducción, asociada con sentimientos de desagrado por la misma, se relaciona, a su vez, con síndromes complejos de evaluación, afrontamiento y reacciones emocionales y conductuales.

“Las personas poco estables a nivel emocional son más susceptibles a la aparición de la fatiga y a la realización de errores durante la conducción.”

FACTORES PSICOLÓGICOS QUE AFECTAN EN LA CONDUCCIÓN

“Estos hallazgos sugieren que las personas con baja autoestima y bajo sentido de coherencia consideran la conducción como una tarea desagradable y provocadora de agresión.”

Según estos mismos autores (1995), el desagrado (y el estrés) experimentado durante la conducción se relacionan de forma significativa y negativa con indicadores de sentido de coherencia y autoestima. Teniendo en cuenta, por un lado, que la autoestima y el sentido de coherencia se consideran características de personalidad totalmente permanentes; y por otro lado, que la complejidad de la tarea de la conducción requiere cierta cantidad de autoconfianza y sentimiento de control, estos hallazgos sugieren que las personas con baja autoestima y bajo sentido de coherencia consideran la conducción como una tarea desagradable y provocadora de agresión.

En situaciones de elevada congestión desencadenan sentimientos de frustración, enfado e irritabilidad debido a que el conductor percibe la existencia de obstáculos e impedimentos para llegar a conseguir su objetivo. De este modo se convierten en importantes fuentes de estrés que activan, por un lado, la aparición de la fatiga y sentimientos concomitantes de aburrimiento; y, por otro, conductas infractoras y agresivas durante la conducción.

Asimismo, estas situaciones (que imponen retraso e impiden la consecución de nuestras metas) desencadenan conductas relacionadas con el “propósito de adelantar” que al verse frustrado por las mismas condiciones viales se traducirá en comportamientos agresivos (verbales e incluso físicos), que a su vez incrementará la espiral de la agresión y riesgo durante la conducción.



Estos conductores en condiciones de elevada congestión, además de la manifestación de síntomas físicos como el incremento de activación fisiológica en general, de la tasa cardíaca y de la presión sanguínea, exhiben importantes síntomas psicológicos, concretamente niveles elevados de estrés del conductor, frustración, irritación, conducción agresiva, disminución de la concentración, sentimientos y estados de humor negativo, entre otros, que llegan incluso a repercutir en las situaciones laborales y familiares. Todo ello contribuye de modo significativo a incrementar la probabilidad y ocurrencia de los accidentes en el escenario vial.

MSc. Eliane Balcázar Arteaga

Psicóloga de Tránsito y Seguridad Vial

UNIVERSIDAD, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

CONSTRUYENDO PUENTES HACIA LA FORMACIÓN VIAL

Vivimos en una sociedad que avanza a pasos agigantados en aspectos que afectan en nuestra día a día, siendo pilares fundamental la educación y la formación a todas las escalas y edades.

Las disciplinas que sin duda requieren de una mayor presencia en el sistema educativo actual son la seguridad vial y la movilidad, consiguiendo así una profesionalización y coordinación en determinados conceptos y procedimiento que tengan como objetivo la disminución de accidentes de tráfico en carretera.

Aunque desde edades tempranas los ayuntamientos en colaboración con la Dirección General de Tráfico y otras organizaciones trabajan para que los niños y adolescentes conozcan de primera mano a importancia de la seguridad vial y todo su entorno, existen determinadas áreas de conocimiento afines a esta educación que requieren de una mayor profesionalización en este respecto.

“Es por ello que en carreras universitarias como magisterio, psicología, criminología, derecho o carreras técnicas, deberían de incorporar en su plan de estudios asignaturas específicas sobre la educación vial.”



Es por ello que en carreras universitarias como magisterio, psicología, criminología, derecho o carreras técnicas, deberían de incorporar en su plan de estudios asignaturas específicas sobre la educación vial y dirigir el área de conocimiento a la profesión que se va a llevar a cabo.

Además, por otro lado la formación profesional a través de sus distintas modalidades puede ser una mina de oro que ofrezca dentro de la rama profesional una formación vital para que se aplique de forma útil y eficaz en su campo de actuación.

Hay mucho camino que recorrer en este sentido y por suerte algunas administraciones públicas ya son conscientes de ello, por lo que ven estas líneas de actuación vitales para conseguir una generación futura formada en este sentido, lo que favorecerá la construcción de una sociedad cívica y concienciada en la formación en seguridad vial.

Víctor J. Navarro Iñiguez

FORMACIÓN

ÁREA DE FORMACIÓN DE AIPSEV. FORMACIÓN SIN LÍMITES

El Área de Formación de AIPSEV tiene como objetivo satisfacer la demanda de formación de quienes tienen un compromiso profesional y/o social para una mejor convivencia vial y mayor seguridad vial, a través del diseño de acciones formativas presenciales y online, aprovechando la oportunidad que nos brindan las tecnologías de la información y comunicación y el Campus Virtual de AIPSEV.

Desde su fundación hasta la fecha, nuestra ONG no ha dejado de crecer e incorporar a su equipo de trabajo personas de muchas disciplinas profesionales relacionadas con la seguridad vial y de muy diversas latitudes. Todos ellos tienen la misión de reducir lesiones y muertes por siniestros viales. Hoy en AIPSEV estamos policías, educadores, psicólogos, médicos, criminólogos, familias, periodistas, víctimas de siniestros viales, bomberos y profesionales del mundo de la salud, la academia, la justicia, la comunicación y la innovación, de España, Argentina, Chile, Bolivia, Colombia, Paraguay, Guinea Ecuatorial, Guatemala, Pakistán, Portugal, Ecuador y Panamá.

Con esta pluralidad de ámbitos profesionales abordamos la Seguridad Vial con una óptica 360° y con un enfoque multidisciplinar para trabajar antes, durante y después de un siniestro vial.

- Antes: educando y sensibilizando.
- Durante: dando la mejor respuesta.
- Después: prestando la mejor atención.

“Con esta pluralidad de ámbitos profesionales abordamos la Seguridad Vial con una óptica 360° y con un enfoque multidisciplinar para trabajar antes, durante y después de un siniestro vial.”

Todo este capital humano, en algunos casos con décadas de experiencia en su ámbito profesional, proyecta su experiencia en el área de formación de nuestra ONG a través de nuestras acciones formativas.



El área de formación de AIPSEV que coordino está en constante evolución, construyendo un universo de actividades formativas para una formación en Seguridad y Educación Vial sin límites, en colaboración con prestigiosas instituciones del ámbito académico como la Universidad Internacional de Andalucía, universidad pública de España con más de 25 años de historia, o la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía y otras instituciones especializadas en la formación de profesionales, que avalan nuestra formación y la suma de capacidades de toda nuestra red multidisciplinar de profesionales.

Todo ello ha dado lugar a la implementación de numerosas acciones formativas como el Itinerario Formativo **Policía Educador para la Seguridad Vial** en sus dos niveles (10 cursos online),

ÁREA DE FORMACIÓN DE AIPSEV. FORMACIÓN SIN LÍMITES

El Curso de **Deontología profesional en el tránsito y en la atención a sus víctimas** y el curso **Seguridad Vial, Educación Vial & Objetivos de desarrollo Sostenible**.

Como dijimos antes, el capital humano de AIPSEV es el principal valor de nuestra ONG, desde donde se proyecta un enfoque multidisciplinar y la gran experiencia a nuestros proyectos formativos. Esta experiencia la ponemos a disposición del alumnado con la **SESIÓN DE EXPERTO EN VIVO** al finalizar cada curso online, donde tienen la posibilidad de entablar dialogo con el profesorado y/o profesionales de AIPSEV, quienes les aportarán indicaciones para llevar al campo práctico lo aprendido en el ámbito teórico.

Todo nuestro trabajo como ONG adquiere mucho más sentido cuando vemos que nuestros fines organizacionales están alineados con los postulados de la ONU, que, a través de la Organización Mundial de la Salud, reconoce que los siniestros de tránsito son el problema de salud que afecta con más virulencia a las personas y los pueblos que cuentan con menos recursos. Es por ello que toda la formación que impartimos en AIPSEV, con la ayuda de nuestros delegados en la región y el aporte multidisciplinar de nuestras áreas de trabajo, se adaptan a los marcos normativos y conceptuales de cualquier región, cuidando que los contenidos sean acordes a realidad de los beneficiarios y que estos cuenten con el apoyo de un equipo docente multicultural conocedor de su realidad para alcanzar los objetivos propuestos.

“Todo nuestro trabajo como ONG adquiere mucho más sentido cuando vemos que nuestros fines organizacionales están alineados con los postulados de la ONU.”

En este sentido, a partir del 2021, AIPSEV en colaboración con la Universidad Internacional de Andalucía presenta para la región de América Latina y El Caribe el *CURSO SUPERIOR INTERNACIONAL EN EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE*, que está formado por cinco cursos de 25 horas en modalidad online, y es una versión adaptada a la región de la formación que se está desarrollando con gran éxito en España.

AIPSEV goza de autonomía institucional, lo que le permite impulsar programas y proyectos en función de necesidades concretas, en determinados campos de acción para el cumplimiento de sus fines -no lucrativos- y su misión es reducir las lesiones y muertes por siniestros de tránsito.



La eficacia de un proceso educativo depende del rigor de su diseño pedagógico y su capacidad de adaptación. AIPSEV cuenta con campus virtual propio y percibe la tecnología como una herramienta de valor que permite integrar metodologías de aprendizaje más efectivas y personalizadas, para la transmisión de conocimientos y la sensibilización en valores, actitudes y respecto a la vida, que nos ayude a cumplir nuestra misión de reducir lesiones y muertes por siniestros viales.

ÁREA DE FORMACIÓN DE AIPSEV...FORMACIÓN SIN LÍMITES

AIPSEV también cuenta con diversos proyectos formativos para su desarrollo a través de una metodología presencial, que incluso en casos puntuales pudieran ser complementados con actividades en nuestro campus virtual. En este sentido, SeCOISEVI -Semana de Cooperación Internacional en Seguridad y Educación Vial- se postula como una herramienta para el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas para impulsar la Seguridad y la Educación Vial en un ámbito internacional, en aquellos pueblos del mundo que sufren las devastadoras consecuencias de los siniestros viales. Este proyecto de Seguridad y Educación Vial se desarrolla durante una semana en colaboración con los actores locales, en un marco asociativo, no asistencial, de mutuo enriquecimiento, con el objetivo de prevenir los siniestros de tránsito y la violencia vial, dentro del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible impulsados por las Naciones Unidas en la Agenda 2030.

El área de formación de AIPSEV os abre las puertas a una formación sin límites, presencial u online, a nivel individual o grupal a través de convenio con su organización.

Formación presencial



Cooperación al desarrollo, formación de profesionales y cooperación cultural y educativa

“APRENDER ES DESCUBRIR QUE ALGO ES POSIBLE. En AIPSEV, aprendemos y compartimos cada día, convencidos de que CERO VÍCTIMAS POR SINIESTROS VIALES ES POSIBLE.”



Rafael Ruiz Estepa
 Coordinador del área de formación de AIPSEV.
formacion@policiaeducador.com

DESARROLLO DE PROYECTOS

ÁREA DE DESARROLLO DE PROYECTOS DE AIPSEV

El área de Desarrollo de Proyectos de AIPSEV tiene como objetivo impulsar aquellos proyectos de interés para el cumplimiento de los fines y la misión de la ONGD de reducir las lesiones y muertes por siniestros viales, en colaboración con otras organizaciones públicas que compartan estos mismos objetivos.



Como tendrán la oportunidad de ver en esta publicación, AIPSEV atesora un gran capital humano en su equipo de trabajo, algo de lo que somos conscientes y cuidamos con mucho mimo, propiciando que las relaciones interpersonales de nuestros miembros sean siempre en un plano de igualdad, estableciendo proyectos y sinergias de cooperación internacional entre nuestros socios en un ámbito asociativo y no asistencial, manteniendo nuestro enfoque siempre en el interés general, apostando por la suma de voluntades para generar valor, y promoviendo el crecimiento personal y profesional para un mejor servicio a la sociedad.

AIPSEV goza de autonomía institucional, lo que le permite impulsar programas y proyectos en función de necesidades concretas, en determinados campos de acción para el cumplimiento de sus fines -no lucrativos- y su misión es reducir las lesiones y muertes por siniestros de tránsito. A continuación, os presentamos una muestra de proyectos que se han desarrollado con gran éxito y alta satisfacción de los beneficiarios durante el año 2020 y que están disponibles para su replicación en

cualquier región. Por razones obvias derivadas de la emergencia sanitaria provocada por la pandemia de la Covid-19, estos proyectos se han desarrollado en modalidad virtual.

El curso DEONTOLOGÍA PROFESIONAL EN EL TRÁNSITO Y EN LA ATENCIÓN A SUS VÍCTIMAS tiene como objetivo general poner en valor los códigos éticos profesionales, como conjunto de deberes profesionales que han de inspirar la totalidad de la conducta del Agente de Tránsito y de otros profesionales relacionados con el tránsito y con la atención a sus víctimas. Su primera edición se ha desarrollado para Colombia recientemente a través de un proyecto de cooperación internacional de AIPSEV y ANDETT -Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte- de Colombia, y aspira a replicarse en próximas ediciones en este y cualquier otro país de Latinoamérica, máxime cuando se tratan contenidos tan transversales y necesarios en las sociedades modernas como la erradicación de la corrupción y la prevención de los siniestros viales.



“El curso DEONTOLOGÍA PROFESIONAL EN EL TRÁNSITO Y EN LA ATENCIÓN A SUS VÍCTIMAS, tiene como objetivo general poner en valor los códigos éticos profesionales, como conjunto de deberes profesionales que han de inspirar la totalidad de la conducta del Agente de Tránsito y de otros profesionales relacionados con el tránsito y con la atención a sus víctimas.”

ÁREA DE DESARROLLO DE PROYECTOS DE AIPSEV

El curso SEGURIDAD VIAL, EDUCACIÓN VIAL Y OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE se ha desarrollado con gran éxito en sus dos primeras ediciones en versión para Policías Locales de Andalucía y en la versión global para profesionales relacionados con la Seguridad Vial de cualquier parte del mundo. Este es un curso gratuito para socios de AIPSEV que tiene abierto el plazo de inscripción de su tercera edición y en breve lanzará su primera edición en inglés. El curso tiene como objetivo adquirir una visión general de las oportunidades de mejorar nuestro entorno a través de la sinergia entre Seguridad Vial y Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En colaboración con la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Paraguay, AIPSEV ha organizado el **II InterCIPSEVI, CONGRESO INTERNACIONAL DE PROFESIONALES PARA LA SEGURIDAD Y LA EDUCACIÓN VIAL**, celebrado del 15 al 20 de noviembre con sede virtual en Paraguay. Los objetivos fundamentales del congreso consisten en el intercambio de conocimientos para la prevención de los siniestros de tránsito y la violencia vial a través de la educación vial a edades tempranas, la formación, sensibilización y capacitación para todas las etapas de la vida, junto con la reducción de las lesiones y muertes por siniestros de tránsito, **mejorando los tiempos de respuesta y los procedimientos de rescate tras los siniestros viales, así como la atención médico-jurídica a las víctimas y sus familias.**

Concepción Ruiz Montero
 Coordinadora del área de proyectos de AIPSEV.
proyectos@policiaeducador.com

Los ejes temáticos del congreso se anclaron en el ámbito de las recomendaciones de la resolución aprobada por la Asamblea General de la



ONU el 31 de agosto de 2020, siendo estos la EDUCACIÓN VIAL, FORMACIÓN VIAL, RESCATE Y ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS. **En el congreso disertaron cien ponentes de ciudades de cuatro continentes (América, Asia, África y Europa) y participaron casi un millar de congresista de veintisiete países.** El congreso fue declarado de interés educativo por el Ministerio de Educación y Ciencias de la República de Paraguay, de interés nacional por la honorable Cámara de Senadores del país, y de interés municipal por la Junta Municipal de Asunción.

Desde su fundación, AIPSEV asume y contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 adoptados por todos los Estados miembros en septiembre de 2015 en la Asamblea General de la ONU. Todos los proyectos y acciones que desarrolla AIPSEV para el cumplimiento de sus fines, dentro de las áreas de trabajo de su Plan Estratégico, están alineados con los ODS.

AIPSEV a través de un sistema de partenariado establecerá proyectos conjuntos con socios cooperadores, donde los beneficiarios se transformen en actores de la acción de desarrollo, y siempre desde el respeto a los conocimientos autóctonos y la perspectiva local.





MANUEL CASTAÑO PARDO, Doctor en Filosofía y Ciencias de la Educación por la Universidad de Salamanca.

Agradecemos en primer lugar la facilidad y la predisposición a colaborar en nuestra revista y es para nosotros una satisfacción contar con una persona tan experta y comprometida con la educación y la movilidad segura y eficiente.

Él mismo comenta que en sus intereses académicos está todo lo relacionado con el diseño, la implementación y la evaluación de las TICs aplicadas a la formación on-line, especialmente en temas de movilidad segura, sostenible, educación y seguridad vial.

Autor de libros como *"Educación vial en la escuela"* (1989), *"La Autoescuela y el profesor de formación vial"* (1995), y su tesis doctoral *"El proceso de enseñanza aprendizaje de conductores de vehículos"* (1995), así como otras publicaciones en colaboración con Violeta Manso Pérez, como *"Educación para la Seguridad Vial"* (Alauda Anaya, 1995) y *"Educación y Seguridad Vial"*, o *"La aportación de los agentes sociales en la Movilidad segura"* (Etrasa, 2008) ya nos marcaba su implicación y responsabilidad con este tema.

Participa y colabora como docente en los cursos presenciales y on-line en la Universidad de Salamanca, organizados por Violeta Manso Pérez para la formación inicial y continua de los diferentes agentes para la Educación Vial.

Asesor técnico de la Confederación Nacional de Autoescuelas para la formación de conductores y directores de autoescuelas, durante el período de 1995 a 2005.

Investigador, congresista y articulista de temas relacionados con la movilidad segura, tanto a nivel nacional como internacional. Amigo de sus amigos, persona amable y sincera y un buen conversador. Uno va descubriendo poco a poco, el gran profesional que lleva dentro y toda su labor y entrega en el campo que nos ocupa, sobre todo cuando se rodea de persona motivadas e implicadas como él.

Estimado Manuel, hace más de un año la Dirección General de Tráfico redactó un Real Decreto para la modificación del Reglamento General de Conductores. Esta modificación pretendía obligar a asistir de forma presencial a 8 horas de contenido teórico sobre sensibilización y concienciación para poder acceder al examen teórico de conducir.

Sin embargo, primero la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) rechazó la propuesta de la Dirección General de Tráfico (DGT) sin llegar a cuestionar la exigencia de formación adicional para incrementar la sensibilización de los nuevos conductores sobre los riesgos de la circulación. No obstante, sí recomendando al Ministerio del Interior (departamento del que depende la DGT) que valorase «posibles alternativas» a la exigencia de que esta formación se realice de forma presencial.

En segundo lugar, la llegada de la pandemia puso en valor todo lo que podía desarrollarse de forma virtual, incluida la formación. Mientras tanto, en esta cuestión, el sector de las autoescuelas digitales ya mostró su malestar con la media por considerar "innecesario" y "alejado de la realidad actual en la era de la digitalización" una formación obligatoria de manera presencial.

¿Qué opinión te merece la propuesta de la DGT exigiendo 8 horas de formación teórica sobre sensibilización y obligando a que sea de forma presencial?

Desde mi consideración justificada, la información, formación y educación vial de los conductores es, sin lugar a duda, la mejor medida preventiva para conseguir conductores de calidad, como base esencial en la que se sustente la movilidad segura, que pueda favorecer el objetivo de "cero muertos y heridos". Dicho lo cual, considero, por una parte, que nunca la DGT ha sabido implementar un currículo adecuado para la formación inicial y permanente de todos los conductores. Tampoco los profesionales de este sector (directores y profesores), guiados por sus asociaciones y confederaciones, tuvieron nunca claridad en la demanda de esta formación de calidad. De igual modo, y en la misma tendencia, la propia sociedad nunca ha creído en la calidad de la formación de conductores, ya que esto implicaría mayor tiempo, mayor esfuerzo y mayor cantidad de dinero.

La formación de calidad de los conductores ha de superar el "obtener el permiso en el menor tiempo y coste posible" para lograr "conductores bien informados, formados y educados". Como se comprenderá, esto no se consigue en cursos de "ocho horas". Es cierto que tampoco podemos olvidarnos de la mala calidad de formación del profesorado, de los examinadores y de los propios exámenes, con lo cual, mi sugerencia es que el modelo de formación de conductores reclama urgentemente un cambio de formación de todos los implicados, conductores, profesores, examinadores y pruebas válidas y justas de evaluación teórica y práctica, de manera inicial y permanente. El sistema general de formación de conductores reclama una reforma total y sistémica que beneficie a cada uno de los elementos que lo conforman.



Dejando aparte el interés económico que puedan derivar de la implantación de esta propuesta, donde participaran actores varios de la seguridad y la formación vial en la impartición de esas horas de formación/sensibilización, como las autoescuelas tradicionales, asociaciones de víctimas, fundaciones, autoescuelas digitales, y la propia DGT, **¿ves posible alguna alternativa equilibrada, que pueda sumar las fortalezas de formación presencial y de la virtual para sumar esas 8 horas de formación teórica sobre sensibilización, para que todos los actores implicados puedan aportar en la mejora de la Seguridad Vial de este país?**

Sinceramente, estimo que la batalla de clases presenciales vs clases on-line es una batalla eminentemente económica y enfrentada, donde lo que realmente está en juego es la parte económica. Los dos tipos de formación pueden ser de calidad y compartidos. Las clases presenciales favorecen la comunicación interpersonal de profesores y alumnos, la motivación y los estímulos, el seguimiento y el control del proceso de enseñanza y aprendizaje, así como la posibilidad de potenciar actitudes, valores y comportamientos viales adecuados. La formación presencial es importantísima y puede estar complementada y enriquecida por las aportaciones de las nuevas tecnologías.

Hablando de seguridad, ¿Cómo ves actualmente la seguridad vial en España?

La palabra que puede definir mi respuesta es "desenfocada". Este tema/problema/realidad necesita de la implicación de todos los ciudadanos bajo el paraguas de la responsabilidad compartida y de los enfoques y proyectos sistémicos. O jugamos todos y a lo largo de la vida, o los objetivos nunca serán cumplidos. Está claro que la base ha de estar fundamentada en la prevención, es decir, en actuar antes de que ocurra lo que nadie desea. La DGT debe ser menos egocéntrica o sustituta de la responsabilidad de la ciudadanía. Tiene una Subdirección General de formación y de Educación Vial que debe encauzar la normativa y campos de acción de cada uno de sus sectores de información, de formación, de educación, de investigación y de participación e implicación.

La Agenda 2021-2030 ha de ser un punto de referencia y ayuda para lograr los objetivos ODS y, en este sentido, los correspondientes a la Movilidad Segura y Sostenible.

¿Qué diferencia hay entre Educación y Formación vial?

Estos dos términos forman parte del proceso de enseñanza y aprendizaje que, si bien tienen matices diferenciados, deben complementarse para el logro de personas y conductores de calidad.

De forma sencilla y comprensible, entendemos por formación todo lo relacionado con la adquisición de conocimientos, datos, conceptos, competencias y estrategias, tanto a nivel teórico como práctico.

Por educación entendemos sacar lo mejor de cada persona en relación a su forma de vivir, ser, actuar, empatizar y comportarse de forma adecuada. Recomendaría releer el libro de Jacques Delors, *La Educación Encierra un Tesoro*. Hay una clara referencia a la adquisición de actitudes, valores, pautas y estrategias de comportamientos viales.

Lo ideal es que la persona aprenda a integrar la formación y la educación, que sea inteligente y que actúe siempre de forma adecuada como peatón, conductor, viajero y en su relación con el medio ambiente. El objetivo final sería conseguir personas muy bien formadas y perfectamente educadas.

¿Qué es la formación y educación vial integral?

Prácticamente ha quedado reflejado ya en la pregunta anterior pero, por insistir en la importancia de la simbiosis de estos dos constructos o términos, diríamos que es la síntesis de "calidad". Una persona bien formada y educada es una persona de calidad, íntegra y completa.

¿A qué edad se debe empezar a educar y a quienes se debe formar?

Considero que tanto la formación como la educación de las personas ha de tener un carácter permanente, es decir, a lo largo de la vida. De hecho, las personas estaremos condicionadas por el entorno (personas y acontecimientos), desde que nacemos hasta que dejamos de vivir. La formación y la educación han de ser un acto social y personal. Podemos reclamar ayuda, pero el papel más importante está en nuestras manos,

en ese deseo/objetivo de formarnos y educarnos permanentemente. Reducir la formación de conductores a unas pocas horas para obtener el permiso o considerar que la Educación Vial es solo para los niños en edad escolar es la peor inversión en tiempo, esfuerzo y consecución del objetivo de una mayor movilidad segura. No podemos engañarnos. La reeducación (volver a educar) tiene sentido cuando ha existido una educación previa de calidad, porque siempre hay personas antisociales que necesitan reflexionar o modificar sus conductas y comportamientos. Pensar que con ocho o doce horas se puede reeducar o rehabilitar a un consumidor de alcohol u otras drogas es una falacia. Las modificaciones conductuales reclaman más tiempo y profesionales específicos, por eso los reincidentes en los cursos de reeducación son muy frecuentes.



¿Prevención o sanción?

En mis actuaciones y proposiciones, en cualquier aspecto de la vida, incluido el de la movilidad segura, siempre me he dejado guiar por lo que William Haddon (1970) sintetiza en su matriz de vectores de intervención para la seguridad: qué podemos hacer antes, durante y después de que ocurra un siniestro.

La mayor inversión y rentabilidad está estrechamente relacionada con el tiempo de actuación: *cuanto antes actuemos y mejor lo hagamos, menos riesgos y secuelas negativas correremos*. Como bien dice el refrán español, más vale prevenir que lamentar. Ya hemos reflejado que cuanto más tarde y peor hagamos las cosas, mayores y más caras serán las consecuencias. El problema está en que los políticos consideran que la formación y la educación entran en el campo de las probabilidades a medio/largo plazo, y ellos buscan resultados inmediatos o de suerte. Esto mismo está pasando con la Covid, los resultados nefastos están relacionados con la mala gestión o planificación del "antes".

En cuanto a la sanción, claramente se sitúa en la fase tres. Por decirlo de forma clara, encontrar al infractor, esperar a que incumpla y castigarle con retirada de puntos y carga económica, sitúa la sanción en la tercera fase del proceso. La sanción es el reconocimiento del fracaso en una fase preventiva y, por eso, muchos ciudadanos ven en ello una fuente de recaudación. Prefiero una mayor inversión en vigilancia y control que en sanciones por parte de los Cuerpos de Seguridad, más campañas de información o formación permanente y puntual de los conductores en determinados aspectos, como por ejemplo colocación y uso de las cadenas cuando nieve. La información, la vigilancia y el control tienen un matiz mucho más educativo y formativo. La sanción siempre es represión y fracaso.

Los vehículos de movilidad personal (VMP) han invadido las calles de nuestras ciudades. ¿Crees que sus conductores deben recibir formación?

Aunque con mucho retraso y un vacío legal, la nueva normativa de la DGT sobre patinetes eléctricos y bicicletas ha quedado contemplada en dos Reales Decretos (de 2 de enero), que modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos respectivamente.

Son tan amplios los criterios y la normativa para poder circular con estos vehículos que se hace imprescindible una formación inicial y permanente, así como teórica y práctica, de todos los conductores de VMP.



De igual modo, debería exigirse la obligatoriedad de poseer un certificado de circulación para los patinetes y las bicicletas eléctricas. Al parecer este certificado no estará disponible hasta finales del 2022. Hay municipios con competencias específicas en el uso de estos vehículos y establecen los lugares por donde deben conducir. De ahí la necesidad de formación específica para cuando llevamos el patinete a otras ciudades. Las Autoescuelas o Centros de Formación Vial podrían diseñar cursos específicos para estos VMP mediante un posible acuerdo con la DGT.

En España llevamos unos años que la siniestralidad no disminuye lo que esperábamos ¿en qué estamos fallando?

Sin duda, el tema de la movilidad de personas, mercancías, animales, infraestructura, señalización, así como otros, está conformado por muchísimas variables. Es difícil cuantificar su incidencia en el resultado final adecuado para mayor seguridad o ausencia de siniestros. Conformarse en reducir cada año las cifras de la morbilidad o mortalidad es un mal enfoque de la movilidad segura. Colocarse medallas de forma aislada o culpar a los usuarios de las vías y endurecer las sanciones no favorece en nada el objetivo.

La base del éxito reside en invertir y favorecer las medidas preventivas de actuación, que de forma resumida las podemos englobar en: información, formación, educación e investigación sobre los usuarios viales y los factores más importantes de riesgos; mejorar los sistemas de vigilancia, control y sanción; potenciar la calidad de las infraestructuras viales y la señalización; propiciar la participación, responsabilidad y cooperación de las Fundaciones, Asociaciones, Agrupaciones, Empresas, Centro Superior de Educación Vial, ONGs, Policías Locales, Guardias Civiles de Tráfico, Autoescuelas, y un largo etcétera, para que se sumen a las líneas y planes de acción de la DGT, dentro de la responsabilidad compartida.

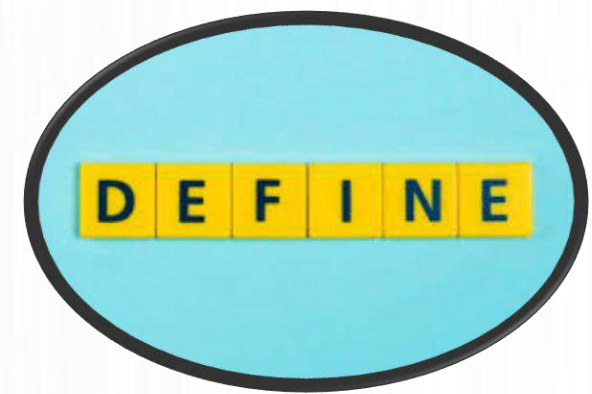
Has manifestado alguna vez que el 95% de los siniestros viales son causados por el factor humano, ¿qué podemos hacer para que las personas y especialmente los conductores seamos capaces de concienciarnos?

Las personas, en calidad de peatones, viajeros, conductores, somos los protagonistas de todos los acontecimientos relacionados con la movilidad. La responsabilidad siempre es un atributo personal, no de la carretera, del vehículo, de la señalización, de las condiciones atmosféricas, o de los otros. Los siniestros y las faltas de respeto y convivencia siempre están relacionados con la forma de ser, actuar y comportarse del ser humano.

Concienciarse una persona es tener conocimiento de algo y saber su alcance o posibles resultados. En nuestro caso sería adquirir la percepción de los riesgos que conlleva la ejecución de determinadas conductas, comportamientos o negligencias, de ahí la importancia de que los conductores, peatones y viajeros tengamos la necesidad de informarnos, formarnos y educarnos constantemente. Si no percibimos los riesgos, las consecuencias y responsabilidades de nuestros actos será imposible actuar de forma responsable y segura para nosotros y para los restantes usuarios de las vías. Todos los siniestros, que no accidentes, se producen por una causa, y esta emerge de las actitudes, comportamientos y actuaciones de las intervenciones y comportamientos inadecuados o carencias en la percepción de los riesgos de las personas.

¿Crees que la administración invierte lo suficiente en educación vial?

Lamentablemente esto no ocurre. El recorrido de la Administración, en cuanto a inversión en favor de la Educación Vial de la ciudadanía, ha ido con una tendencia clara y rápida a la baja y casi ausencia de intervención en esta materia. Algún botón de muestra es la realidad en la que se encuentra el Centro Superior de Educación Vial (Salamanca), que se inició en 1986 con una plantilla de tres psicólogos, cuatro pedagogos, un historiador y todo el personal de administración y servicios, cuyos objetivos se fijaron como centro de referencia en esta materia a nivel nacional e internacional a través de varios Departamentos: desarrollo de investigaciones, formación presencial y on-line de muchos agentes sociales (docentes de todos los niveles, funcionarios, fuerzas de seguridad, policías locales, animadores socioculturales...), creación de la figura del Coordinador de Educación Vial en cada una de las Jefaturas, diseño y elaboración de recursos didácticos y tecnológicos para los diferentes destinatarios, publicaciones temáticas, participación en jornadas, congresos, conferencias a nivel nacional e internacional... Una labor encomiable y poco reconocida, que de forma gradual va caminando a su desaparición. Este puede ser un indicador esencial de la falta de interés de la Administración por la implementación de la Educación Vial.



Niño: persona de menor edad o tamaño que necesita referencias adecuadas de actitudes y valores de los mayores.

Accidente: que ocurre por casualidad. Prefiero sustituirlo por "siniestro". Ambos se pueden evitar con la prevención.

Peatón: prefiero "viandante", como la persona que se desplaza por cualquiera de las vías de forma educada y respetuosa.

Colegio: me gusta más "escuela o centro educativo" que proporciona formación y educación para la vida.

La grúa: me gusta cuando se produce la avería y vienen a ayudarte. Me pone nervioso cuando se utiliza para llevar coches al depósito. La primera la he usado varias veces, la segunda nunca.

Una notificación de la Policía: por tema de sanciones de tráfico nunca he recibido, por temas administrativos, alguna vez.

Paso de peatones: mejor que paso de cebras (burros con pijama de rayas). El lugar más seguro para cruzar cuando corresponda y siempre con mucha precaución.

Conducir: acto inteligente que la mayoría de los conductores lo poseen.

Manejar: usar con las manos. Mucho más recomendable hacerlo usando la cabeza al conducir.

¿Estos parámetros de los que hemos hablado, se pueden aplicar en otros países?

Las comparaciones no siempre son adecuadas pero sí de referencia, sobre todo cuando las utilizamos para poder mejorar. En la mayoría de países la seguridad y educación vial suelen depender de un ministerio y estar reforzadas por algún centro de referencia. En nuestro caso, depende del Ministerio de Interior, que deriva en la DGT y, esta a su vez, reforzada por las Jefaturas Provinciales con uno o dos Coordinadores de Educación Vial y con el Centro Superior de Educación Vial.

¿Predicas con el ejemplo? ¿siempre cruzas la calle por los pasos de peatones?

Esta pregunta es esencial para todos y cada uno de nosotros. Todos debemos ser prescriptores o modelos positivos de referencia mutua, sobre todo para los más pequeños que aprenden de forma natural repitiendo o imitando actitudes y comportamientos de sus mayores. Los padres, los docentes, los cargos públicos, entre otros, deben ser siempre modelos de referencia y predicar con el ejemplo.

Como la pregunta se me hace de forma directa, diré que siempre he intentado cumplir las normas como peatón. Reconozco que después de tantos años, en muy pocas ocasiones y siempre con muchísima precaución y atención, he cruzado fuera de los lugares habilitados para peatones, por lo que solemos justificarnos diciendo tener mucha prisa. Pido disculpas y animo a todos a que esa sea la excepción y que la realidad siempre sea la de cumplir la norma y apostar por la seguridad. El lugar más seguro para cruzar una vía es el paso de peatones y, aun así, siempre con mucha precaución.

Autodefinición:



No es tarea fácil ponerse delante del espejo para definirse a uno mismo en unas pocas palabras, pero ya que se me solicita, trataré de abordarla y con brevedad. Tuve la suerte de que me nacieran en un pueblecito castellano de la provincia de Salamanca, allá por el año 1950. Fui el segundo de los diez hijos que tuvieron mis padres, agricultores y ganaderos. A los nueve años, dejando familia y pandilla de amigos, salí del pueblo para continuar mis estudios. Los años de mi infancia en el pueblo, fueron la mejor enciclopedia de mi vida en plena libertad y en contacto continua con la naturaleza. Los estudios siempre me gustaron y se me dieron muy bien. Terminado el bachillerato estudié magisterio y Filosofía y Letras, ejercí como maestro al tiempo que estudiaba psicología y Pedagogía, como estrategia para poder alejar el compromiso de la mili, pues el Caudillo estaba apunto de morir y temía que me pudiera afectar si me pillaba ejerciendo el servicio militar. Cada año renovaba matrícula como salvavidas, hasta que con 26 años decidí que me apuntaría al primer reemplazo del año siguiente, ya que allí incluían a todos los que habíamos retrasado el compromiso.

Alcohol: droga que asociada al conductor es muy peligrosa y en ocasiones mortal.

Motorista: difícil y peligrosa profesión.

Las multas: estrategia de la administración para castigar a quien no cumpla el Reglamento.

Internet: red para transmitir información, con bondades y peligros aplicados varios ámbitos de la movilidad: smart phone, smart cart, smart cities, smart roads, smart companies... ¿Tendremos smart driver?

Radar: ¿Por qué siempre se asocia con multa? ¿Por qué se miente cuando se anuncia pero no está instalado?

Evaluación: la esencia del "buen hacer". Instrumento para conocer con detalle para ayudar a mejorar.

Carnet por puntos: economías de fichas como instrumento para tratar de modificar las conductas indeseables. No me encaja ni "carnet" ni "por puntos". Prefiero la calidad en la formación y educación vial de los conductores.

Responsabilidad compartida: la unión hace la fuerza y el trabajo colaborativo siempre es más fácil y más rentable.

Violeta: lo es todo para mí y un gran referente de la movilidad y Educación Vial, a nivel nacional e internacional.



Como puede ver el lector, tuve suerte, me llevaron obligado en enero y al final en noviembre Franco murió. Yo ya estaba destinado en El Pardo, a unos 100 metros del Palacio. Todos los días era un sin vivir por lo que podría pasar al día siguiente, relacionado con el cambio. Sin alargarme, digo esto de la mili porque para mí supuso darme una oportunidad inesperada. Estaba destinado a dar clases a los soldados analfabetos, con el fin de que pudieran hacer los estudios primarios y obtener después el Graduado Escolar. Al final del período de la mili, con el fin de hacer más llevadero el tiempo, decidí matricularme en el curso para hacerme profesor de Autoescuela, ya que eso me permitiría tener permiso para ir a la Confederación de Autoescuelas de España, donde se impartían las clases preparatorias al examen que estaba situada en Pozuelo de Alarcón. Esto me permitía salir del cuartel a las doce de la mañana y regresar a las 10 de la noche. El hecho de aprobar el curso, además de hacer más fácil los últimos meses de la mili, así como lo estudiado, me animó a profundizar más en el tema de la Educación y Seguridad Vial, compaginándolo con mi tarea de docente. De hecho, mi tesis doctoral fue la primera relacionada con este sector. Después surgirían investigaciones, publicaciones, escritos en revistas y periódicos y, como colofón, haber sido durante 10 años asesor técnico de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

La docencia, la investigación y la escritura han sido mi pasión personal y laboral a lo largo de mi vida. Siempre he considerado y practicado la formación personal como tarea permanente y como esencia de crecimiento y de sentido profundo de la existencia. A nivel personal, percibo que he logrado un desarrollo completo en función a mis expectativas: me casé con la mujer que siempre he estado enamorado, tuvimos dos hijas guapas, trabajadoras y con empleo, que nos han dado cuatro nietos preciosos a los que adoramos. Me considero una persona sencilla, muy trabajador, enérgico y exigente, creativo, proactivo y resiliente, partidario siempre del trabajo colaborativo, respetuoso con todos, agradecido, pensando siempre en positivo y con ánimos de crecer.

También considero, un botón personal, haber trabajado siempre en aquello que me ha gustado, me ha hecho feliz y que haya podido servir para mejorar como persona y ayudar al crecimiento de los que he tenido a mi lado, como alumnos, compañeros o amigos. Estoy muy satisfecho de haber compaginado siempre el trabajo con la amistad, sentirme valorado y valorar la cantidad de amigos que he logrado a nivel local, nacional e internacional.

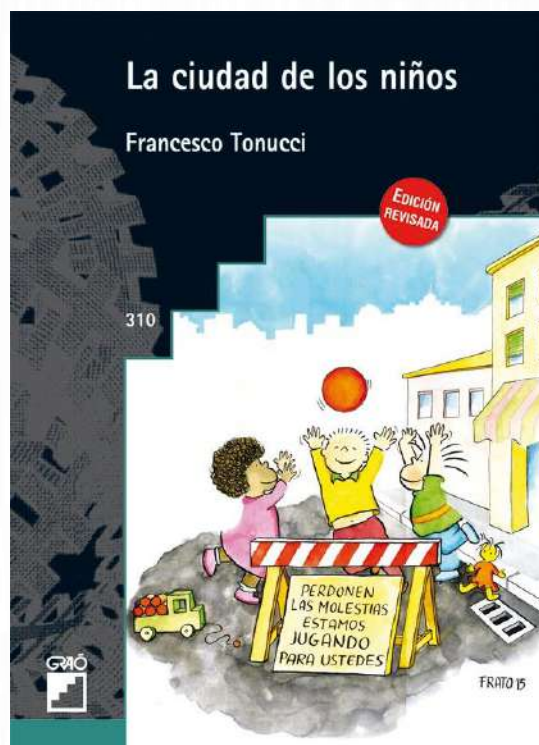
Quienes me conocen, también estarán conmigo en reconocerme algunos defectillos: soy muy exigente, algo maniático, súper ordenado, perfeccionista, competitivo en el sentido sano, algo temperamental y algo cabezón.

También quiero resaltar, que con la participación en el ámbito de la Educación Vial y la Movilidad Segura, he tenido la suerte de conocer a personas de todas las clases y sectores. Hoy me refiero en especial a los Policías Locales de todo el territorio español, a los que he conocido gracias a charlas, congresos, conferencias, talleres, cursos presenciales y on-line en la Universidad de Salamanca, en las Academias de Formación de diferentes Comunidades... A todos ellos decirles que los recuerdo con mucho cariño y que valoro muchísimo las tareas que viene desarrollando en muchísimos municipios y casi todos afiliados a Asociaciones provinciales o de su propia Comunidad. Muchas gracias por haber optado por esta tarea de la Movilidad Segura, porque estoy seguro de que juntos estamos logrando evitar muchos siniestros, salvar muchas vidas, potenciar la convivencia vial entre los ciudadanos y ayudar a que las ciudades sean más seguras, saludables, sociales, eficientes y ecológicas. Que sigáis animados en esta tarea, creciendo unidos, sabedores de que es una tarea encomiable y muy positiva ya que educar y formar es la estrategia más eficiente para el desarrollo de las personas a lo largo de la vida. Muchas gracias por el detalle de haber contado conmigo para solicitar mi opinión en vuestra revista.

Saludos cordiales.

Gracias a ti Manuel, ha sido un placer contar contigo.

RECURSOS EDUCATIVOS



El libro nos habla de una nueva filosofía de gobierno de las ciudades que tiene como referencia a los niños y las niñas, con la seguridad de que una ciudad sensible a las necesidades de la infancia será mejor para todos. La obra recupera las partes de la Convención de los Derechos del Niño de 1989 que reconocen la ciudadanía plena de los niños y propone líneas de actuación. Niños y niñas se convierten, de este modo, en el paradigma de las diversidades y representan a todos los excluidos de las decisiones y del poder. En la actualidad, más de doscientas ciudades en España, Italia, Argentina, Uruguay, Colombia, Perú, Chile y Líbano se han sumado a este proyecto.

Fuente. www.casadellibro.com/libro-la-ciudad-de-los-ninos

Sopa de letras

Descubre ocho palabras relacionadas con el tráfico.

P	O	C	A	L	Z	A	D	A
A	N	T	O	N	O	N	E	O
S	E	M	A	F	O	R	O	O
O	J	A	C	L	R	U	C	S
A	K	T	E	Y	X	N	Y	A
N	S	S	R	E	R	T	N	P
I	X	I	A	S	S	L	B	L
V	X	L	D	X	W	V	O	E
E	M	C	R	U	C	E	U	A
L	L	I	T	F	P	R	F	D
W	V	C	V	S	X	Y	T	E
V	E	H	I	C	U	L	O	C

Fuente. José María Navarro

Salto del caballo.

Siguiendo el movimiento del caballo de ajedrez, descubre una frase relacionada con la seguridad vial.

Antes	dos	cruzar
hay	los	mi
rar	de	la
dos	que	a

Fuente. José María Navarro

Adivinanzas

Fuente. Aprendeeducacionvial.blogspot.com

En medio de un cruce estoy y en cuanto toco el silbato para la circulación. ¿Sabes decirme quién soy?



Un señor muy estirado en la calle está a tu lado, cuando quiere que no pases se pone colorado.





Participantes, 802 personas de 27 países.
Ponentes de cuatro continentes



DECLARADO DE INTERÉS EDUCATIVO por resolución N.º 866 del Ministerio de Educación y Ciencias de la República de Paraguay

DECLARADO DE INTERÉS MUNICIPAL Por la Junta Municipal de Asunción por Resolución N.º 11969/20

DECLARADO DE INTERÉS NACIONAL por la honorable Cámara de Senadores de la República de Paraguay. Resolución N.º 253

Programa II InterCIPSEVI

15 noviembre

Ceremonia de inauguración.
Presentación de los finalistas de los premios Educa Ciudad Latina.

16 noviembre

Panel I. Seguridad Vial en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
Panel II. La Educación y formación como respuesta a la lacra de los siniestros viales.

17 noviembre

Panel III. Educación para la Movilidad Segura y Sostenible. Herramientas para la prevención.
Panel IV. Respuestas tras los siniestros viales.

18 noviembre

Panel V. Nuevos desafíos de la Movilidad Segura y Sostenible.
Panel VI. La concienciación y el recuerdo. Las víctimas de los siniestros viales y sus familias.
Acto en recuerdo de las víctimas de siniestros viales

19 noviembre

Panel VII. La Atención Post-Crash.
Panel VIII. El compromiso profesional con la Seguridad Vial.
Fallo de los I PREMIOS EDUCA CIUDAD LATINA.

20 noviembre

Panel IX. El desafío global de los siniestros viales.
Panel X. Educación, cultura del autocuidado y solidaridad colectiva.
Ceremonia de clausura.

EJES TEMÁTICOS

Los ejes temáticos del congreso se anclan en el ámbito de las recomendaciones de la resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU el 31 de agosto de 2020 en la resolución 74/299 "Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo", en la que alienta a los estados miembros a promover las alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de **la seguridad vial de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación**, en particular en los países en desarrollo. Los ejes temáticos del congreso son:

EDUCACIÓN VIAL, FORMACIÓN VIAL, RESCATE, ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

AIPSEV se suma al reconocimiento de la ONU de las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), entre ellas **la necesidad de promover un sistema integrado de la seguridad vial, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las ONGs y la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria**, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él.

Aun sabiendo, que todos somos imperfectos y podemos evaluar mal el riesgo, favoreciendo la aparición del siniestro vial, estamos convencidos que la responsabilidad social del individuo educado y formado en seguridad vial, debe ser un pilar fundamental en la prevención del daño, junto con un sistema de carreteras, vehículos, y velocidades más seguras, para mitigar los resultados de los errores humanos.

II INTER CIPSEVI

PARAGUAY 2020

Países representados

La organización del II InterCIPSEVI – Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial, al celebrarse en un formato digital aspira a superar la convocatoria del I InterCIPSEVI que en 2018 que congregó en Resistencia (Argentina) a más de 200 delegados de catorce países. En esta ocasión, el congreso espera la participación de congresistas, disertantes y patrocinadores que representarán a ciudades de veinte países y cuatro continentes, Europa, América, África y Asia.



DECLARACIÓN DE ASUNCIÓN

Comprometidos con el intercambio del conocimiento para mejorar la seguridad vial en el mundo en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Agradeciendo el esfuerzo de todas las personas e instituciones comprometidas con la Seguridad Vial desde los diferentes roles, público, privado, investigación, académico y la sociedad civil.

Recordando, a las víctimas de los siniestros viales y a sus familias.

Sorprendidos, por la excelente convocatoria que ha reunido a un millar de participantes en el II InterCIPSEVI – Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial, celebrado en formato virtual con sede en Paraguay.

Y considerando que la lucha contra la pandemia silenciosa de los siniestros de tránsito, es un deber ético e ineludible, que a todos nos concierne, para reducir lesiones, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.

DECLARAMOS

Que, atendiendo las recomendaciones de la resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU el 31 de agosto de 2020 en la resolución 74/299 “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo” es necesario impulsar alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad vial de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de siniestro viales, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo.

Que nos sumamos al reconocimiento de la ONU de las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), entre ellas la necesidad de promover un sistema integrado de la seguridad vial, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las ONGs y la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él.

Que, alineados con la Resolución de Estocolmo de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial, reafirmamos la importancia de intensificar la cooperación y el multilateralismo en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la salud, con especial énfasis en el logro de los objetivos mundiales.

POR LO QUE CONSIDERAMOS

Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) debe ser el marco para integrar la seguridad vial en otras áreas políticas como la igualdad de género, la salud y el bienestar, las ciudades y comunidades sostenibles, la educación de calidad, la infraestructura, el consumo y la producción responsable, y la reducción de las desigualdades para el beneficio mutuo de todos.

Que es preocupante que los siniestros de tránsito maten a más de 1,35 millones de personas cada año en el mundo y que sean la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años.

Que teniendo en cuenta el impacto significativo de los siniestros de tránsito en niños y jóvenes, resaltamos la importancia de tomar en cuenta sus necesidades junto con las de otros usuarios vulnerables de las vías públicas.

Que produciéndose más del 90% de las muertes por siniestros viales en países de bajos y medianos ingresos, la cooperación internacional para el desarrollo en el ámbito de la seguridad vial y en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, debe ser una prioridad y una herramienta para prevenir siniestros entre actores múltiples.

Que el trabajo preventivo que realizan las agencias como instituciones especializadas y líderes en seguridad vial es de muy alta relevancia para la preservación de la seguridad en el tránsito terrestre y la protección de la integridad física de las personas, algo que se ha visto reflejado con la coorganización y el aporte de la de la ANTSV de Paraguay al II InterCIPSEVI.

Estamos convencidos que la responsabilidad social del individuo educado y formado en seguridad vial, debe ser un pilar fundamental en la prevención de los siniestros viales, junto con un sistema de carreteras, vehículos, y velocidades más seguras, para mitigar los resultados de los errores humanos. Juntos seguiremos luchando contra la pandemia de los siniestros viales, para reducir lesiones, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.

Asunción a 20 de noviembre de 2020



PROFESIONALES

para la **SEGURIDAD VIAL**
INTERNATIONAL ASSOCIATION



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial

Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones: Sección: 1ª / Número Nacional: 614745 – Ministerio del Interior. Gobierno de España