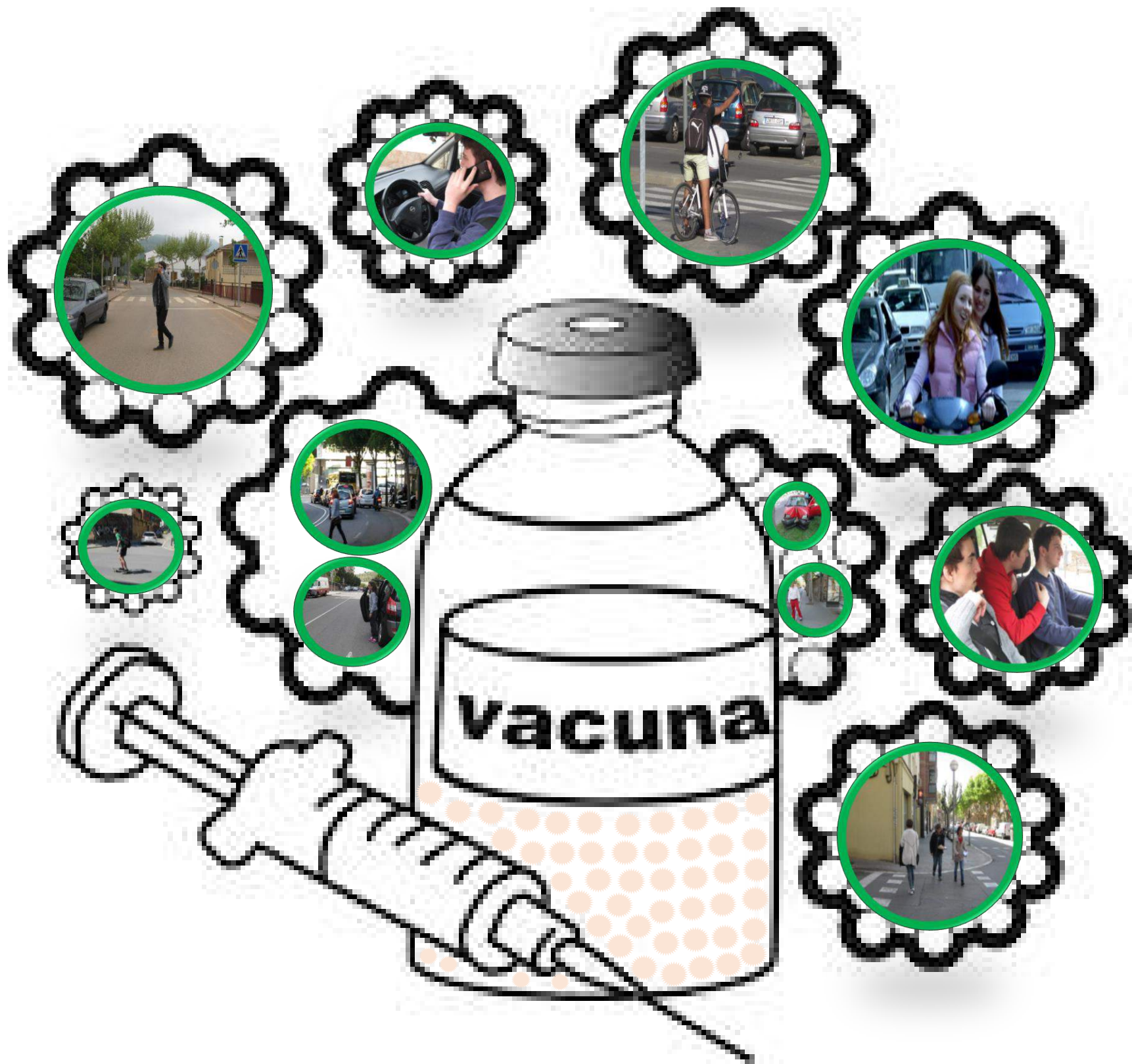


SEGURIDAD & EDUCACIÓN VIAL

Vacúnate para erradicar los siniestros viales



Año I número 2 mayo 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

Las calles habitables, que son posibles gracias a las bajas velocidades, están en el centro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y pueden facilitar muchos de sus objetivos.



Art. 2 Educación Vial

Formar a los futuros Conductores Profesionales debe nacer de un acuerdo social (entre Estado, Empresa y Conductor) que establezca las competencias requeridas para poder dar respuesta al contexto actual.



Art. 3 Policía y Escuela

La nueva normativa obliga a comunicar de forma telemática la ubicación del vehículo averiado o accidentado a la plataforma DGT 3.0. Dicha información se difundirá para advertir de que una operación de rescate está llevándose a cabo en un determinado punto de la carretera y se avisará a la grúa que esté más cerca.



Art. 4 Retención Infantil e Innovación

A la hora de enfrentarnos a la decisión de comprar un sistema de retención infantil, a los padres le surgen muchas dudas, y desde aquí os queremos dar tres consejos básicos para acertar con la compra.



Art. 5 Rescate en Tráfico y Emergencias

Las recomendaciones de la UE para mejorar la seguridad vial indican que se deben realizar planes, marcando objetivos posibles y realizables e identificando acciones que deben implicar a todos los niveles de la Administración. Os presentamos una guía para realizar un proyecto



Art. 6 Atención Post-Siniestro

Al mismo tiempo que hacemos los tratamientos de recuperación se debe ir recogiendo la documentación que refleje la evolución, las pruebas, los diagnósticos y la determinación de las posibles secuelas.



Art. 7 Psicología de Tránsito

"Multa y Flor", que es como se llama esta actividad, sigue la línea de trabajo iniciada en infantil, ampliando y adaptando conocimientos en función de la edad, la capacidad y las circunstancias cambiantes a las que se van enfrentando nuestros escolares a medida que van creciendo

Art. 8 Universidad y Educación

Haciéndose eco de la importancia de esta temática tan interesante y desconocida desde el plano de la seguridad vial, por primera vez en España, se ha implementado una asignatura universitaria denominada "documentoscopia vial forense",



1 FIN DE LA POBREZA



Art. 9 Formación y Proyectos

La pobreza va más allá de la falta de ingresos y recursos para garantizar unos medios de vida sostenibles. Según la ONU, cuando las condiciones de la seguridad vial son inadecuadas, son las personas más pobres del mundo las que se ven afectadas en mayor medida.

Entidades al día

Pero, si bien es cierto que cada uno aporta su esencia en ella, esto ha hecho que nos hayamos convertido en una entidad de referencia a nivel de seguridad y educación vial en Cataluña y en España.



Entrevista

Gabriela Rosende Bustos
Licenciada en Gobierno y Gestión Pública de la Universidad de Chile.

El trabajo mancomunado y en unión con actores de la sociedad civil es clave a la hora de generar cambios y progresos en seguridad vial. Recordemos que no solo se cambian las normas, también debemos cambiar las mentalidades para generar nuevas conductas, y eso puede tomar muchos años. Tenemos que erradicar esas frases como "siempre se ha hecho así" y comenzar a decir "trabajemos juntos para hacer mejor las cosas".

Mi opinión

La sección "Mi opinión" nos dará una visión personal de aquellos profesionales que, comprometidos con la movilidad, quieren presentar alguna propuesta o invención o dar su punto de vista.

En formato breve

La sección "En formato breve" nos informará de temas relevantes e importantes relacionados con la seguridad y la educación vial.

Recursos Educativos

Os presentamos unos recursos educativos que la Dirección General de Tráfico (DGT) de España pone a disposición para fomentar la educación vial.



Editorial

José Manuel Bascon Moreno

Coordinador Área de Diseño, Redes Sociales y Comunicación

6

La Revista

José María Navarro González

Director de la revista

8

Artículos

1 Relaciones Internacionales. Semana mundial de la seguridad vial de las Naciones Unidas

Jorge Roel Hernández Serrano. Coordinador del Área de Relaciones Internacionales

9

2 Educación Vial. Educación vial para profesionales

Julio César Giraud. Colaborador del Área de Educación Vial

11

3 Policía y Escuela. Asistencia en carretera "S.O.S. con seguridad"

Pascual David Muñoz. Coordinador del Área de Policía y Escuela

13

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. Guía para desarrollar el proyecto de accidentes de tráfico

Jorge Guerra Illana. Colaborador del Área. Bombero de Segovia y Fundador de APIE grupo formación

17

6 Atención Post-Siniestro. Centros cualificados

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

23

7 Psicología de Tránsito. "Multa o flor"

Silvia Castro Rodríguez. Colaboradora del Área de Psicología de Tránsito

24

8 Universidad, Educación y Formación Profesional. La documentoscopia vial forense y su aplicación en la seguridad vial.

Valentín Guillen Pérez. Colaborador

27

9 Formación y Desarrollo de Proyectos.

Concepción Ruiz Montero. Coordinadora del Área de Desarrollo de Proyectos

29



<https://policiaeducador.com/>



www.instagram.com/aipsev



www.linkedin.com/company/aipsev/



www.facebook.com/AIPSEV



<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>



revista@policiaeducador.com

Entidades al día

ADEVIC

Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña.

31

Entrevista

Gabriela Rosende Bustos

Licenciada en Gobierno y Gestión Pública de la Universidad de Chile.

34

Mi opinión

Educación para la seguridad vial en tiempos de covid-19

Christian Luis Villamayor Galiano. Delegado de AIPSEV en Paraguay

40

Formato breve

41

Recursos Educativos

42

Contraportada

II InterCIPSEVI

43

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

UNA PANDEMIA PARA LA QUE ¡SÍ EXISTE VACUNA!

¿Imaginas que una mañana te acercas al quiosco de prensa y observas que en los titulares de los periódicos más prestigiosos hablan de la existencia de una vacuna que previene los siniestros viales?

Cada año mueren 1,3 millones de personas en el mundo, y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales a consecuencia de los siniestros viales. Desde el comienzo de la pandemia de la COVID-19 se han producido más de 3 millones de muertes provocadas por un virus que ha conseguido parar el mundo y, en apenas un año, los laboratorios farmacéuticos más prestigiosos, junto a universidades y algunos gobiernos, se han puesto manos a la obra para detener una pandemia producida por un virus invisible pero muy poderoso.



En tan solo un año se han desarrollado no una, sino varias vacunas, algunas con mejor prestigio que otras por la reputación que han conseguido debido a sus efectos secundarios y a la prensa sensacionalista, que no para de llenar portadas y espacios en todos los telediarios, porque independientemente de su mala prensa, según los expertos, todas las vacunas hacen su función, que es la de salvar vidas.

Pero ¿algún día llegará una vacuna para prevenir los siniestros viales? Se ha progresado mucho en los últimos años en materia de seguridad vial. Las cifras lo demuestran. Aun así, son muchas personas las que pierden la vida en las carreteras y las que tienen secuelas por haber sido víctimas de accidentes no mortales. Por lo tanto, el día que todos cumplamos las normas será el día que tengamos la vacuna. Pero nos queda mucho trabajo que hacer a todos.

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
Jorge Roel Hernández Serrano
Julio César Giraudo
Pascual David Muñoz
Francisco J. Ruiz Mancebo
Jorge Guerra Illana
Gonzalo López Petrel
Silvia Castro Rodríguez
Valentín Guillen Pérez
Concepción Ruiz Montero

Revisión lingüística

Antonio José Díaz Hernández

Colaboradores

Jorge Roel Hernández Serrano
Enrique E. Olivares Ibaceta
Eliane Balcázar Arteaga
Francisco J. Ruiz Mancebo
Víctor J. Navarro

Edición

Año 2021 Segunda 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



UNIDOS POR UN MISMO FIN

En esta nueva edición hemos creído importante introducir nuevas secciones. Estas facilitan al lector estar al día de cuestiones relacionadas con la seguridad y la educación vial e ir conociendo más profundamente organizaciones que tienen un mismo fin, reducir y, si es posible, evitar el sufrimiento que produce un siniestro de tránsito.

En AIPSEV estamos convencidos que hay que **"SUMAR PARA RESTAR"**, frase que siempre le hemos oído a nuestro querido amigo Manuel Castaño y que en las XI Jornadas Técnicas de FETEVI celebradas en Sanxenxo, se estableció como una campaña para sumar personas, entidades y voluntades con un mismo objetivo. También estamos convencidos que la seguridad y la educación vial **"ES COSA DE TODOS"**, idea que siempre he defendido desde mis inicios en la educación vial allá por los años 80. Me refiero como "COSA" a la **responsabilidad** que cada uno de nosotros tenemos para contribuir a ese cambio actitudinal, sobre todo con nuestro ejemplo. Pues, uniendo esos dos conceptos, **"SUMAR y RESPONSABILIDAD"**, queremos, desde esta revista, ser un punto de enlace para todas aquellas entidades y profesionales que quieran dar a conocer su historia, su trabajo o punto de vista a nuestros lectores.

La sección *"En formato breve"* nos informará de temas relevantes e importantes relacionados con la seguridad y la educación vial.



La sección *"Mi opinión"* nos dará una visión personal de aquellos profesionales que, comprometidos con la movilidad, quieren presentar alguna propuesta o invención o dar su punto de vista en temas relacionados con



la seguridad, la prevención, la protección, la legislación u otro que considere importante relacionado con la movilidad.

La sección *"Entidades al día"* irá introduciendo al lector poco a poco en los orígenes de las entidades que están comprometidas con la seguridad y la educación vial y que, día a día, trabajan por reducir los siniestros viales. Son entidades comprometidas con la movilidad y la seguridad de los ciudadanos. Conoceremos sus objetivos y sus actividades. Hablaremos de sus socios, de su visión, su misión y sus valores.



José María Navarro
Director de la revista

RELACIONES INTERNACIONALES

SEMANA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL DE LAS NACIONES UNIDAS



Streets for Life
#Love30



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development

La Semana Mundial de la Seguridad Vial de las Naciones Unidas (UNGRSW) es una campaña mundial bienal de seguridad vial organizada por la OMS. Tiene como finalidad, reunir a ongs, corporaciones, activistas, que, bajo una misma voz, promuevan acciones concretas que ayuden a reducir significativamente los siniestros viales. En esta ocasión, la campaña se centrará en influir a los tomadores de decisiones de todo el planeta para que realicen los cambios legislativos que permitan implantar el límite máximo de velocidad en vías urbanas en 30 km/h, bajo el lema Calles para la vida #love 30



Streets for life: ¿por qué # love30?

La reducción de velocidad a 30 Km/h reduce significativamente el riesgo de muerte por atropello. Además, contribuye a crear un entorno más amigable para el peatón, reduciendo la contaminación, facilitando el uso de caminos escolares y de zonas de juego y encuentro en nuestros pueblos y ciudades. Supone una importante reducción del riesgo y mejora de calidad de vida. Por este motivo, desde AIPSEV, animamos a organizaciones y particulares a que se unan a esta campaña e impulsen en sus entornos más próximos la implantación de esta medida.

A continuación, adjuntamos la carta abierta de esta campaña que podrás encontrar y enviar en este link:

<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>



Cada 24 segundos una persona pierde la vida por un siniestro vial. Entre todos podemos influir para reducir esta lacra mundial con una medida sencilla de implementar, que solo depende de la voluntad política y de la sensibilización de la sociedad

CARTA ABIERTA

CALLES PARA LA VIDA, PARA LAS PERSONAS Y EL PLANETA.

En nuestras calles, en todo el mundo, donde caminamos, jugamos y vivimos, hacemos un llamado a la acción sobre la velocidad. Las calles habitables y de baja velocidad son esenciales y urgentes.

Urgente porque las bajas velocidades salvan vidas.

Urgente para la salud pública, haciendo que caminar y andar en bicicleta sean más seguros y accesibles, permitiendo y fomentando estilos de vida saludables. Las calles habitables son más cruciales que nunca a medida que respondemos al COVID-19

Urgente para los Objetivos Globales y para nuestro clima, como clave que desbloquea un círculo virtuoso de viajes activos con cero emisiones de carbono, pasando de la dependencia del automóvil, permitiendo un transporte público próspero, un aire más limpio y menores emisiones de CO2.

RELACIONES INTERNACIONALES

SEMANA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL DE LAS NACIONES UNIDAS

Urgente por la equidad social y racial, ya que son las comunidades minoritarias y de menores ingresos las que están más expuestas al tráfico de alta velocidad y al peligro vial, ambiental y de exclusión social que provoca. Urgente por los derechos de las personas con discapacidad; para las personas mayores; para todos los que son vulnerables.

Urgente para nuestros niños y jóvenes, y vital para su bienestar. Están en mayor riesgo en las calles donde viven, juegan y viajan a la escuela. Cada día, 3000 niños y jóvenes mueren o resultan gravemente heridos en las carreteras del mundo. Un niño atropellado por un automóvil a 30 km / h (20 mph) puede sobrevivir. Golpeados a 80 km / h (50 mph), la mayoría morirá. La velocidad mata.

La Declaración de Estocolmo de 2020, adoptada por los gobiernos de todo el mundo, pide un enfoque en las calles habitables y, de acuerdo con la evidencia disponible, una velocidad máxima de viaje por carretera de 30 km / h donde se mezclan los usuarios de la vía y los vehículos vulnerables. El compromiso con este enfoque debe estar a la vanguardia de la nueva Década de Acción para la Seguridad Vial para lograr los Objetivos Mundiales.

Ahora es el momento de cumplir urgentemente este llamado a la acción mediante la reducción, el diseño y el cumplimiento de velocidades de tráfico que sean seguras para todos, en todas partes, dando prioridad a las calles de baja velocidad en todas las áreas residenciales y cerca de las escuelas.

Calles por la salud. Calles por clima. Calles para personas. Debemos actuar juntos para crear #StreetsForLife.

Razones para amar 30 km / h



Las calles de 30 km / h son seguras y saludables

Las calles de 30 km / h (20 mph) protegen a todos los que las utilizan, pero especialmente a los más vulnerables, como peatones, ciclistas, niños, personas mayores y personas con discapacidad.



Las calles a 30 km / h son habitables

Las calles habitables, que son posibles gracias a las bajas velocidades, están en el centro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y pueden facilitar muchos de sus objetivos.



Las calles de 30 km / h son verdes

Las calles de 30 km / h (20 mph) son vitales en los esfuerzos por cambiar a una movilidad con cero emisiones de carbono. Para proteger el medio ambiente, las personas necesitan calles seguras y de baja velocidad que fomenten opciones de transporte sostenibles.



IMPLICATE

6ta Semana Mundial de la Seguridad Vial de las Naciones Unidas
17 - 23 de mayo de 2021

Jorge Roel Hernández Serrano

EDUCACIÓN VIAL PARA PROFESIONALES



Antes de comenzar con este artículo me fue necesario consultar con amigos de AIPSEV que son expertos en otras áreas de la formación y educación vial ya que resulta de un valor incalculable cualquier inquietud o pregunta que provenga de personas con vocación y conocimiento en Educación Vial.

Mi Nombre es Julio Cesar Giraud y vivo en el centro geográfico de Argentina dentro de un pueblo llamado General Levalle que a su vez está en la provincia de Córdoba.

Mi actividad laboral consiste en Asesorar a organismos públicos y privados sobre políticas públicas en materia de seguridad vial. Además, dicto cursos para conductores profesionales de transporte de Cargas Generales y transporte de Mercancías Peligrosas.

También desempeñó como delegado en Argentina de AIPSEV

¿La educación vial en las plantillas de conductores profesionales debería ser una auto exigencia del profesional, o debe venir marcado por la política de prevención de riesgos de la empresa?

Desde mi experiencia, las responsabilidades son compartidas entre el Estado, la empresa de transporte y el conductor.

Inicialmente se deben redefinir y unificar las competencias duras y blandas que requiere una persona para lograr desempeñar una conducción efectiva y sustentable, que se alineen con los objetivos planteados por los ODS.

Además, sabemos que "La Formación de las Competencias refiere a un acto Social que excede la mera acción técnica, estos procesos deben contemplar la construcción y adquisición de Identidad Social" (L. Tanguy). Formar a los futuros Conductores Profesionales debe nacer de un acuerdo social (entre Estado, Empresa y Conductor) que establezca las competencias requeridas para poder dar respuesta al contexto actual.



¿Qué diferencias observas entre un conductor profesional educado vialmente y otro que no lo está?

Si bien la conducta de cada uno de ellos refiere más a sus actitudes que a sus aptitudes. Y es tan así que nos podemos encontrar buenas y malas actitudes viales en personas con o sin Educación Vial. Esto se debe a que el corpus de conocimiento no siempre impacta en la acción o decisión del sujeto. Pero si se hacen visibles algunos cambios en los conductores profesionales que han recibido Educación Vial sobre quien todavía no han accedido a una formación en EV, las diferencias son evidentes.



¿Qué diferencias observas entre educar a peques y sensibilizar a conductores profesionales? ¿En qué espacio te sientes más cómodo?

Empezaré diciendo que **educar** es una tarea que realizo desde la esperanza de aportar a que ese otro logre construir las competencias necesarias para utilizar la Vida Publica de forma sustentable y segura. Por lo tanto, educar o formar es una acción en la que me siento a gusto con los distintos colectivos sociales existentes. En cuanto a las diferencias observables entre niños y adultos profesionales, son muchísimas, y destaco como relevante las diferentes realidades socioculturales en las que se han educado cada uno de ellos por lo que creo que es importante que el formador visibilice desde dónde llega cada uno de los educandos y hacia dónde va.

EDUCACIÓN VIAL PARA PROFESIONALES

¿Qué recursos utilizas para trabajar las emociones?

En cuanto a recurso de competencias blandas sirve aclarar que esta particular necesidad de mejora me llevó a certificar como Coach Ontológico Profesional y abordar la educación desde las neurociencias y las emociones. Existen algunas emociones que predisponen la apertura al aprendizaje. En mi metodología de abordaje comienzo creando un espacio de confianza y posibilidad, algo así como el efecto Pigmalión. Luego utilizo muchísimo el humor ya que creo que educar es un verbo que se hermana con entretener (tener entre) divertir y también sucede que ser feliz es la manera más humana de aprender y enseñar.

¿Utilizas técnicas como las terapias de grupo?

Los recursos y técnicas pedagógicas se utilizan dependiendo la temática y el entorno. En un principio utilicé la representación, el cambio de roles, la palabras claves, los debates a partir de una noticia, entre otros.



“Luego utilizo muchísimo el humor ya que creo que educar es un verbo que se hermana con entretener (tener entre) divertir y también sucede que ser feliz es la manera más humana de aprender y enseñar”



“En un principio utilicé la representación, el cambio de roles, la palabras claves, los debates a partir de una noticia, entre otros.”

¿Realizas evaluación posterior? Quiero decir, evaluación unos meses después para ver si se han producido cambios.

Hoy en día se desarrollan estadísticas anuales para medir puntualmente procesos educativos, de aprendizaje y sugerencias de áreas de mejora. De esa información nos nutrimos quienes realizamos los planes de formación y así lograr una formación por competencias cada día más efectiva.



Julio Cesar Giraudo
AIPSEV Argentina
Colaborador del área de
Educación Vial

A nuestra sección, vamos a traer a examen o a visualizar o simplemente vamos a ser una ventana abierta, a diferentes informaciones y noticias frescas que desde el pupitre del aula deben ser conocidas y tratadas, debido a su importancia o a su inclusión en todas las etapas educativas.

ASISTENCIA EN CARRETERA "S.O.S. CON SEGURIDAD"



Si escuchas que 11.000 asistencias en carretera diarias se realizan en nuestro país, el promedio anual sería de cuatro millones al año. Estos rescates han costado la vida a 60 operarios de grúa desde el año 2015, según datos de la Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera. En este año 2021 llevamos la cifra hasta marzo de cuatro fallecidos. Es importante remarcar, que el riesgo de atropellos en carretera no es sufrido sólo por los gruistas que atienden la emergencia, sino también para las personas cuyo vehículo se ha averiado o accidentado en la vía.

Las cifras nos tienen que hacer plantear nuestras estrategias y fórmulas para combatir esta cifra tan dura, como que entre 2019 y 2020, un total de 28 personas murieron arrolladas tras bajarse de sus vehículos: 21 personas en autopistas y autovías y 7 personas en vías interurbanas.

Y si el problema es palpable, la implementación y entrada en vigor el próximo 1 de julio de 2021 del nuevo Reglamento que va a regular las operaciones de auxilio en carretera en vías públicas, bien se puede interpretar como una medida necesaria y deseada por todos. Este Real Decreto tiene como objetivo garantizar la seguridad de los trabajadores de grúas y de quienes necesitan la asistencia en carretera. Se hace un singular acto destacado, por primera vez se reconoce de forma específica el sector y la labor del técnico de auxilio en vías públicas.

Entre las novedades más destacadas, indicar que el Reglamento establece un protocolo de seguridad para los rescates e incluye distintas novedades. La nueva normativa obliga a comunicar de forma telemática la ubicación del vehículo averiado o accidentado a la plataforma DGT 3.0. Dicha información se difundirá para advertir de que una operación de rescate está llevándose a cabo en un determinado punto de la carretera y se avisará a la grúa que esté más cerca.

“Una vez que entre en vigor el Real Decreto para el rescate en carretera, los gruistas de toda España dispondrán de un año para adaptar sus vehículos”.

Esto conllevará cambios tan radicales como que, cuando haya un accidente, los conductores deberán recibir información del evento en los GPS de sus coches o en los de sus dispositivos. La información actualizada se atisba como una necesidad en una sociedad interconectada.

Una vez que entre en vigor el Real Decreto para el rescate en carretera, los gruistas de toda España dispondrán de un año para adaptar sus vehículos, que deberán disponer de un equipo de geolocalización conectado con la DGT y de varias señales retrorreflectantes y luminosas.



ASISTENCIA EN CARRETERA "S.O.S. CON SEGURIDAD"

Otra novedad importante que, seguro, va a salvar vidas en las carreteras es que "queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico". Esto solo se podrá hacer ya con la presencia de la Guardia Civil de Tráfico, si los agentes proceden a desviar el flujo de coches a otro carril.

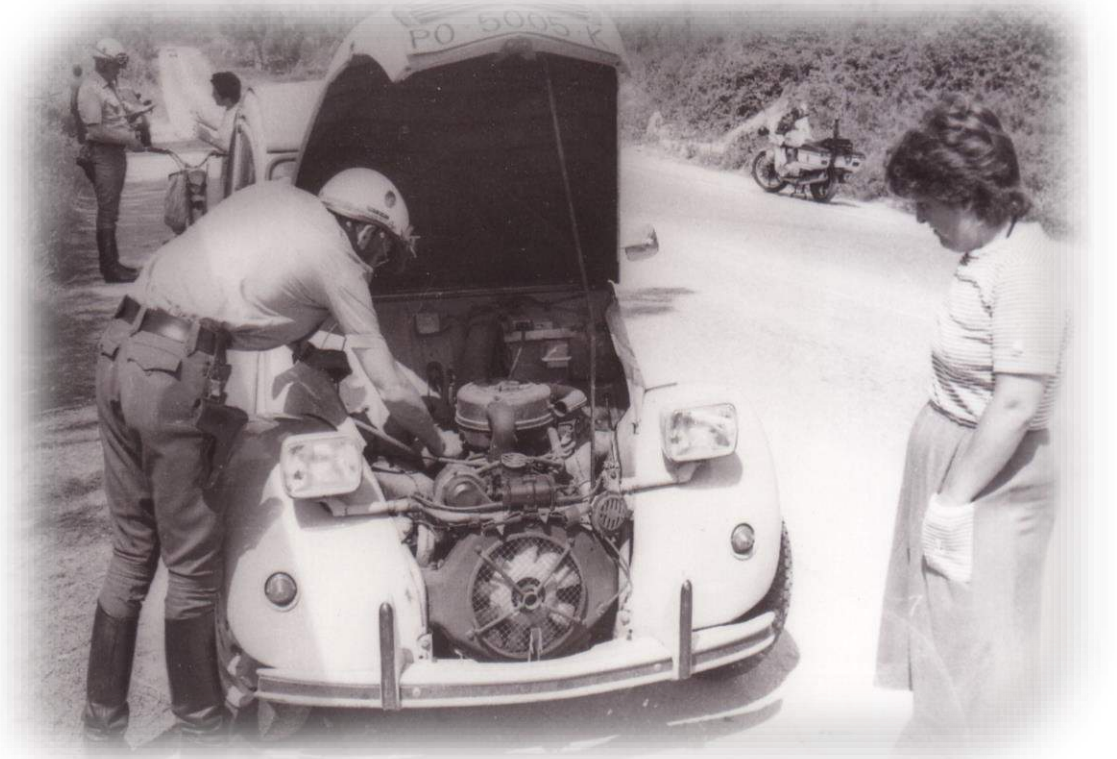
"También hay un cambio para los usuarios que se bajan del coche y se ponen a rellenar un parte de accidente en mitad de la carretera."

También hay un cambio para los usuarios que se bajan del coche y se ponen a rellenar un parte de accidente en mitad de la carretera, a veces hay personas que lo hacen incluso en el carril izquierdo como si nada más importase. Pues bien, quedará prohibido rellenar este documento sobre toda la plataforma de circulación.

Se crea un Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV), que dependerá de la DGT y en el que únicamente las grúas inscritas podrán retirar y/o trasladar los vehículos averiados o accidentados. Cada uno de los operadores tendrá un número de registro propio y un código provincial, en función de su domicilio. Esta medida elimina la economía sumergida o intrusismo.



Y en el apartado de garantizar la visibilidad y seguridad, todos los vehículos de auxilio en carretera estarán obligados a llevar tres señales: V-2 señal luminosa y va acompañada por unas placas retrorreflectantes con franjas rojas y blancas; la señal V-23 es reflectante y marca todo el contorno del vehículo para hacerlo visible en condiciones de baja luminosidad; y la señal V-24 señala que el vehículo es de auxilio e incorpora más información (número de REAV, código provincial...).



Por último, se aprueba el uso de la luz de emergencia V-16, un dispositivo luminoso que se coloca encima del vehículo sin tener que salir a la calzada y que tendrán que llevar obligatoriamente todos los vehículos a partir del 1 de enero de 2026, sustituyendo a los populares triángulos de emergencia.

Pascual Muñoz

RETENCIÓN INFANTIL E INNOVACIÓN

COMO ELEGIR UN SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL



Ilustración: Emma Montserrat Ruiz

A la hora de enfrentarnos a la decisión de comprar un sistema de retención infantil, a los padres le surgen muchas dudas y desde aquí os queremos dar tres consejos básicos para acertar con la compra.

Primero: lo que debemos hacer a la hora hacer frente a esa decisión es probar la silla en los asientos traseros del coche y estirla al máximo. Sobre todo, en el primer año de vida de nuestro bebe, el reclinado es fundamental que pueda propiciar la posición de olfateo, con la cabeza hacia atrás.

- En ese periodo de tiempo, el peso de la cabeza es aproximadamente el 30% de su peso total, pero la musculatura del cuello no tiene capacidad de ofrecer al niño la fuerza para hacer el control de ese peso. La higiene postural que propicie la silla será fundamental para contrarrestar la fuerza de la gravedad y la posición de olfateo abrirá las vías respiratorias permitiendo que haya una buena ventilación.
- Es importante que sepas que hasta que el niño no sobrepase el peso de 9kgs. o 71 cm, por ley, debe circular en sentido contrario a la marcha, aunque la recomendación es que esa forma de viajar se alargue lo máximo posible.

Segundo: que la silla quede bien estirada y colocada con un espacio suficiente para moverse un poco, después de una desaceleración fuerte o un impacto. Que la silla tenga suficiente espacio para acompañar

al niño en ese movimiento absorberá parte de la energía que genera la maniobra que describimos. Que la silla quede demasiado sujeta o trabada entre los asientos no ayudara a disipar esa energía.

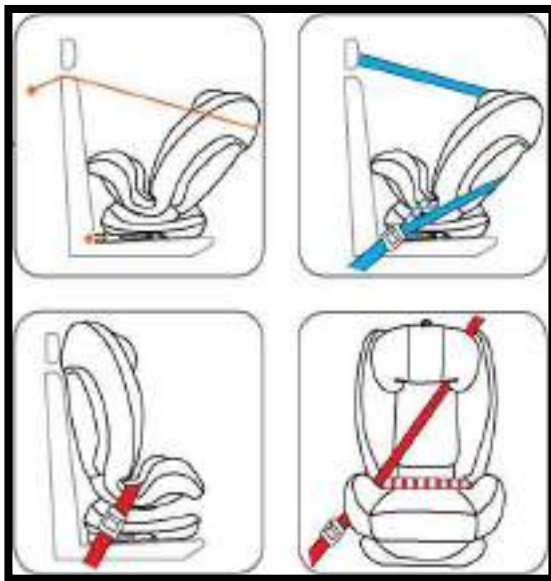


	1 hora	2 horas	3 horas	4 horas
10°C	24°C	37°C	54°C	70°C
15°C	28°C	41°C	58°C	74°C
20°C	32°C	45°C	62°C	78°C
25°C	36°C	49°C	66°C	82°C
30°C	40°C	53°C	70°C	86°C
35°C	44°C	57°C	74°C	90°C
40°C	48°C	61°C	78°C	94°C
45°C	52°C	65°C	82°C	98°C
50°C	56°C	69°C	86°C	102°C
55°C	60°C	73°C	90°C	106°C
60°C	64°C	77°C	94°C	110°C
65°C	68°C	81°C	98°C	114°C
70°C	72°C	85°C	102°C	118°C
75°C	76°C	89°C	106°C	122°C
80°C	80°C	93°C	110°C	126°C
85°C	84°C	97°C	114°C	130°C
90°C	88°C	101°C	118°C	134°C
95°C	92°C	105°C	122°C	138°C
100°C	96°C	109°C	126°C	142°C

Fuente: Gobierno de Aragón, Departamento de Salud

Tercero: El 85% de los Sistemas de Retención Infantil están compuesto de materiales polímeros (plástico). No todos los polímeros tienen la misma durabilidad, los cambios severos de temperatura le harán perder elasticidad y lo convertirán en un material quebradizo. Tenemos que tener en cuenta que las tapicerías propiciarán una protección al polímero. Un coche expuesto al sol toda la mañana harán alcanzar temperaturas muy altas y la tela que va encima de la silla desempeñara un papel crucial en la protección del mismo. Compra estos dispositivos en tiendas especializadas donde puedan aconsejarte bien acerca de esas particularidades. También evitarás quemaduras al bebe por despiste.

COMO ELEGIR UN SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL



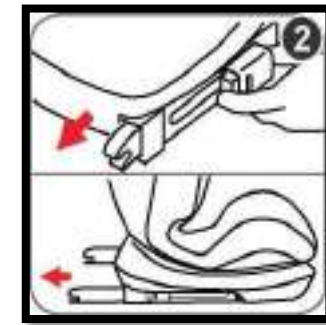
Hay dos maneras de colocar una silla en un coche:

.- Con los propios cinturones de los vehículos.

.- O con sistemas isofix con toptehater.

EN ESTE MOMENTO EN EUROPA HAY DOS NORMATIVAS QUE CONVIVIRÁN JUNTAS HASTA EL AÑO 2028. (Para 29 países y 400 millones de europeos y sus vehículos)

- I-SIZE O R-129 esta normativa esta vigente desde el año 2013 y mejora algunos aspectos de la seguridad, siempre que tu coche este homologado con esta normativa. (normativa semi/universal por la pata de apoyo)
- RE44/04 esta normativa está vigente desde 1982 y se ha revisado 4 veces, la ultima el 2005, estas sillas son universales (se adaptan a todos los vehículos)



No debemos olvidar que la protección de nuestros hijos de los riesgos del tráfico comienza durante el embarazo. Ante un frenazo brusco, la enorme presión que ejerce el cinturón de seguridad sobre el abdomen de la embarazada puede causar daños internos a la mamá y lesiones al feto.

Antes se consideraba la perdida de vidas en la carretera como un tributo necesario que había que pagar por el desarrollo. Hoy es inaceptable exponer una vida al riesgo de un siniestro vial.

Por ello, la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) 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.



Fran Ruiz Mancebo
Área de SRI AIPSEV
(Asociación Internacional
Profesionales de la Seguridad Vial)

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



1.- Introducción del tema

Las recomendaciones de la UE para mejorar la seguridad vial indican que se deben realizar planes, marcando objetivos posibles y realizables e identificando acciones que deben implicar a todos los niveles de la Administración.

En base a esto, quedaría justificada la necesidad de formación continua del personal trabajador de los parques de bomberos, mejorando en materia de seguridad ciudadana en cuanto a las intervenciones en accidentes de tráfico se refiere.

La tónica seguida por la Dirección General de Tráfico en los últimos años es elaborar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, reduciendo el número de fallecidos y/o heridos de gravedad en accidentes de tráfico. Si bien es cierto que este número de fallecidos y heridos causados en los siniestros no se habría visto reducido sin la rápida intervención de los servicios de emergencias entre los que nos encontramos los servicios de bomberos, los continuos cambios producidos tanto en las carreteras como en los vehículos en circulación nos obligan a mantener la necesidad de formación continua del personal participante en los mismos, en cuanto al desarrollo y uso de herramienta, coordinación y acción en la intervención, y nuevas casuísticas existentes.

1.1.- ¿Por qué se realiza el proyecto?

Este proyecto está diseñado con el motivo de afianzar y desarrollar las bases ya adquiridas durante la labor diaria en el parque de bomberos, evolucionando de la misma forma en los nuevos sistemas en cuanto a los vehículos y la maquinaria existente en el mercado.

1.2.- ¿Cuál es la metodología empleada en el proyecto?

La metodología empleada durante la realización del proyecto se basará en contenidos teórico-prácticos, donde la finalidad será que el personal del parque adquiera los conocimientos de manera vivenciada, susceptibles a ser aplicados a toda la casuística en las que se produce un siniestro de tráfico.

Es por ello que la metodología de trabajo irá variando en cada uno de los siniestros planteados durante el curso. Con esto también se pretende que el personal sea capaz de adquirir una base de fundamentación teórico-práctica que le permita ser aplicada y adaptada a nuevas tipologías causantes de siniestros.

Todos los casos realizados durante el curso se aplicarán siguiendo las siguientes estrategias organizativas:

- **Un mando**
- **Bombero 1**
- **Bombero 2**
- **Bombero 3**
- **Bombero 4**
- **Bombero 5 o sanitario.**

1.3.- Limitaciones del proyecto

Los siguientes medios pueden suponer una limitación en la realización del proyecto, puesto que pueden ser requeridos en todo momento por las necesidades del servicio. Pasamos por ello a la enumeración de los mismos:

- Camión VBS
- Furgoneta M 2
- Vehículos para los entrenos semanales.

GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



2.- Propósitos

Este sistema de concurso se lleva realizando desde hace años con motivo de mejorar los servicios de asistencia en materia de accidentes de tráfico. Este tipo de intervenciones requieren de un entrenamiento específico y profesionalidad que solo se puede adquirir a través de la formación continua del personal de asistencia.

3.- Objetivo y Alcance

Los objetivos generales del presente proyecto están fundamentados en la formación de entre 6 a 8 personas, miembros del cuerpo de bomberos Ayuntamiento de Segovia, para su profesionalización en materia de accidentes de tráfico. De igual manera que dicha formación repercuta en la mejora y el conocimiento del resto de los miembros del servicio.

Por otra parte con el citado proyecto se pretende alcanzar los siguientes objetivos específicos:

O1.- Aportar formación en materia de intervención en accidentes de tráfico al personal profesional de parque de bomberos del Ayuntamiento de Segovia. De igual manera adquirir conocimientos a través de compartir experiencias con los miembros de otros parques.

O2.- Adquirir nuevos conocimientos por parte del personal de parque en materia de manejo y destrezas de equipos específicos de intervención en accidentes de tráfico, tales como el *Snake*, estabilizadores de vehículos, manejo de herramientas neumáticas y cabestrantes etc.

O3.- Adquirir nuevas estrategias a la hora de intervenir tanto en vehículos pesados como no pesados.

O4.- Impartir jornadas de formación al servicio al completo del parque de bomberos.

O5.- Impartir jornadas en centros educativos en materia de educación vial.

O6- Adquirir conocimientos en tanto en manejo de víctimas pediátricas como adultas, aportes sanitarios y seguridad vial.

O7.- Conocimientos en avances y tratamientos TICs en materia de seguridad vial.

O8.- Ampliar conocimientos en apoyos psicológicos a víctimas accidentadas adultas y pediátricas.

O9.- Asistir a las competiciones organizadas por la Asociación de Bomberos ARTE-emergencias para la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos.

4.- Suposiciones

Con esto se pretende enumerar las diferentes resoluciones que se pueden producir en un siniestro cuyo origen parte de una misma situación. Esta clasificación tipológica-resolutiva se puede plantear ante los siguientes siniestros:

- Siniestro frontales.
- Siniestro lateral.
- Siniestro fronte-lateral
- Siniestro por alcance.
- Implicación con vehículos pesados.
- Todas aquellas situaciones en las que esté implicado un vehículo.

5.- Restricciones

En el presente proyecto se ha pretendido minimizar al máximo el personal participante repercutiendo con ello en un abaratamiento del mismo. Por ello creemos ajustada la participación en concurso de 6 miembros, adecuándose por otra parte al número de componentes habituales que forman un servicio del parque de bomberos del Ayuntamiento de Segovia.

Por otra parte se ve conveniente la participación con grado de *reserva y ayuda de dos miembros más del servicio.

El día de trabajo teórico-práctico del equipo se propone que sea fijado en los miércoles con horario de 16:30 a 19:30 horas. En este trabajo han de estar un mínimo de 4 personas.

El material necesario para el trabajo siempre dependerá de las necesidades del servicio en activo en ese momento en el parque. También ha de tenerse en cuenta la posibilidad de traslados a otros centros de trabajo como chatarrerías.

*La participación de estas dos personas queda reservada ante incompatibilidades puntuales de los 6 miembros del equipo concursante

GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

6.- Metodología

La metodología ha de ser en todo momento cooperativa donde todos sus participantes tengan la misma implicación y por consiguiente responsabilidad ante el trabajo del grupo.

En la ejecución diaria cada miembro adquirirá un rol diferente de trabajo que será rotativo en la progresión del concurso. Esta forma horizontal de trabajar producirá la adquisición, por parte de todos los miembros del equipo, de auto implicación y responsabilidad conjunta con el grupo, produciendo un aprendizaje generalizado en cada uno de los puestos que repercutirá en la calidad del servicio y en la posterior formación del resto de compañeros.

Por todo ello y para que el grupo adquiriera unas adecuadas competencias se ha de propiciar una interdependencia positiva, una buena exigibilidad individual que repercuta en el grupo. De igual forma ha de propiciarse interacciones en las que todos los miembros sean partícipes, de esta forma se lograra adquirir habilidades interpersonales y de grupo generando la reflexión y aprendizaje.



7.- Organización del proyecto

Mando

Es el encargado de dar, en el supuesto de que se pueda, una vuelta de 360º al vehículo siniestrado. Este ha de ir relatando en voz alta al resto del servicio los diferentes peligros ---- por el accidente, tales como derrames de aceite, gasoil, riesgos eléctricos, posibles igniciones, etc.

Bombero 1 y 2

Estos se han de centrar en los problemas relatados anteriormente por el mando, sobre todo en los casos de incendio o riesgo eléctrico. Ambos son los encargados de la estabilización del vehículo y las posteriores aperturas de huecos para la extracción de víctimas, en el mejor ángulo posible.

Bombero 3 y 4

Son los encargados de sacar el material necesario para la intervención y de los pormenores expuestos por el mando tales como cortes de batería, extendido de sepiolita en el caso de derrame de sustancias oleosas, etc. También ambos son los encargados de la colocación de sistemas de protección de los *Airbag* y la despanelación del interior del vehículo y extracción de la víctima.

Bombero 5 o sanitario

Este es el encargado de asistir a la víctima accidentada, control cervical, apoyo psicológico, hemorragias etc.

8.- Presupuestos

DESGLOSE DE COSTES GRUPAL			
			COSTE
Costes iniciales de la actividad	Cuota inicial de ARTE (Asociación de Rescate en Tráficos y Emergencias)		700€
Desplazamientos (jornadas, desguace, etc.)	Estipulación por desplazamientos en kilómetros.		Media ponderada de 0.25 cent/km
EPIS	Mono de trabajo por persona		200€ por traje
Viaje a la competición	Billetes de avión por persona		350€ Coste aproximado
	Desplazamientos (el resto de costes corren a cargo de la organización de la competición)		Media ponderada de 0.25 cent/km



GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

9.- Cronograma

Este diagrama hace referencia al trabajo realizado todos los miércoles de 16:30/19:30 horas

DIAGRAMA DE GANTT									
ACTIVIDAD	TEMPORALIZACIÓN								
	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Estabilización y apertura de puerta									
Estabilización y apertura de puertas. Quitar pilar B									
Estabilización y apertura de puertas. Apoyo a la víctima									
Estabilización y apertura de puertas. Golpe frontal									
Estabilización y apertura de puertas. Golpe lateral									
Estabilización y apertura de puertas. con elemento fijo									
Estabilización y apertura de puertas. Golpe con vehículo pesado.									
Estabilización y apertura de puertas. Colocación de vehículos									
Estabilización y apertura de puertas. Normativa									



GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Todas las actividades semanales serán entregadas a jefatura antes de su realización donde se describirá la maniobra y PRL necesaria.

En caso de necesidad será modificada la maniobra

NOMBRE DE LA ACTIVIDAD	DESCRICIÓN	HORAS DE ESFUERZO ESTIMADAS	COSTE ESTIMADO POR FASES	IMPREVISTOS	PORCENTJE DE COMPLETITUD DE LA ACTIVIDAD	ESTADO
Estabilización y apertura de puerta	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador.	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Quitar pilar B	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Apoyo a la víctima	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos. Técnicas de Apoyo psicológico a víctimas	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Golpe frontal	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Golpe lateral	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. con elemento fijo	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Golpe con vehículo pesado.	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Colocación de vehículos	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos. Protección de los intervinientes	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		
Estabilización y apertura de puertas. Normativa	Actuación por bisagra. Actuación por cerradura. StabFast o por cuñas. Apertura por puerta con separador. Eliminación del pilar B y apertura de huecos.PRL	3 horas: 1 hora teoría 2 horas maniobra	4 litros de gasoil a 1.13 (aprox) Desplazamientos a chatarrería 0.25 cent/km	Falta de personal Falta de medios Climatología		

COMPETICIÓN

GUÍA PARA DESARROLLAR EL PROYECTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

10.- Seguimiento y control del proyecto

El seguimiento de la consecución de los objetivos y posibles mejoras sobre la realización de proyecto se efectuarán mediante un informe DAFO, que será rellenado y reflexionado (*briefing*) por el grupo al finalizar cada jornada de trabajo.

Dicha ficha tendrá el siguiente formato.

INFORME DAFO	
Nombre de la actividad	
Nombre del equipo participante en el día	
Fecha de realización	
DEVILIDADES	AMENAZAS
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Observaciones o incidencias destacables	

Gracias!!!! **José Javier Tárraga Flores** por darnos la oportunidad de aportar nuestro granito de arena desde APIE.



Jorge Guerra Illana
Bombero de Segovia
Fundador de A.P.I.E. Grupo Formación.

ATENCIÓN POST SINIESTRO

CENTROS CUALIFICADOS



En este número comentaremos uno de los aspectos esenciales para la atención de las víctimas de siniestros de tráfico, la atención médica y la gestión del expediente. Una vez producido el siniestro y los primeros momentos de la atención temprana de urgencia, nos tenemos que ocupar de la recuperación médica de la víctima. Esta atención médica debe ser dispensada por especialistas y centros que conozcan las peculiaridades de estos daños. Debemos acudir a un centro que pueda prestar los servicios necesarios para la correcta recuperación de la víctima y la estabilización de sus lesiones. Las especialidades más comúnmente necesarias son las áreas de traumatología, diagnóstico por la imagen, rehabilitación, fisioterapia y las especialidades específicas según el alcance de las lesiones y los órganos o miembros afectados.

“Desde AIPSEV Post Siniestro hemos impulsado el área de certificación de centros médicos para que cuenten con nuestro aval y recomendación.”

Al mismo tiempo que hacemos los tratamientos de recuperación se debe ir recogiendo la documentación que refleje la evolución, las pruebas, los diagnósticos y la determinación de las posibles secuelas. La recuperación es importante, pero también lo es el derecho que la víctima tiene a que el coste de la recuperación corra por cuenta del causante y de su seguro de responsabilidad civil.

Por tanto, la demostración del hecho causal de las lesiones y la formación de un expediente correcto es igual de importante que nuestra recuperación para poder exigir el resarcimiento de los gastos producidos y el cálculo de las posibles indemnizaciones de las que somos merecedores.

Existen centros especializados para todo este proceso, de recuperación y confección de expediente. Es muy importante nuestra elección para que el final sea correcto.



Desde AIPSEV Post Siniestro hemos impulsado el área de certificación de centros médicos para que cuenten con nuestro aval y recomendación. Entre nuestro trabajo de certificación está la emisión de un documento acreditativo para el centro que cumpla los requisitos siguientes:

- Calidad asistencial y medios utilizados.
- Cumplimiento de los requisitos normativos ordenados por las administraciones de cada territorio.
- Cumplimiento con las tareas de confección documental y transparencia.
- Observación deontológica en la catalogación de las lesiones con criterios médicos objetivos.

El directorio de centros acreditados con el aval AIPSEV hará más fácil y segura la decisión del centro al que acudir para nuestra recuperación.

Gonzalo López Petrel

PSICOLOGÍA DE TRÁNSITO

¿MULTA O FLOR?



en el desarrollo e implementación de diversas actividades de educación vial.

La línea de trabajo que seguimos desde la Sección de la Unidad de Tráfico a la que pertenezco, pretende abarcar la formación en seguridad vial tanto en la educación formal, impartida en las escuelas, institutos, universidades, en definitiva, centros institucionales de educación; y la educación no formal, la impartida en grupos y organizaciones comunitarias como por ejemplo asociaciones de personas con diversidad funcional, migrantes o tercera edad.

En esta ocasión, me gustaría compartir desde la revista de AIPSEV una actividad de educación formal que diseñé hace dos años para el alumnado de los ciclos de 5º y 6º de Educación Primaria. En estas edades, comprendidas entre los 10 a 12 años, se produce un cambio importante en los niños, da inicio su adolescencia que se refleja no solo físicamente, sino que implica, sobre todo, cambios en su conducta. Es a partir de estas edades cuando los padres comenzamos a darles más responsabilidades y mayor autonomía en sus actividades cotidianas. Normalmente es el momento en que empezamos a dejarles ir solos al colegio o a sus clases complementarias.

“La actividad se fundamenta en la técnica pedagógica de “refuerzo positivo – refuerzo negativo”. Pretende un aprendizaje significativo por descubrimiento.

A lo largo de los últimos 20 años de mi carrera profesional como policía local en España, en el Ayuntamiento de A Coruña, he tenido la oportunidad de trabajar

“Multa y Flor”, que es como se llama esta actividad, sigue la línea de trabajo iniciada en infantil, ampliando y adaptando conocimientos en función de la edad, la capacidad y las circunstancias cambiantes a las que se van enfrentando nuestros escolares a medida que van creciendo. Esta actividad de educación vial pretende que los niños y niñas participen de forma activa en la movilidad de la ciudad de A Coruña a través de la experiencia, e incluso en la toma de decisiones al respecto de su propia movilidad.

La actividad se fundamenta en la técnica pedagógica de “refuerzo positivo – refuerzo negativo”. Pretende un aprendizaje significativo por descubrimiento.

Está estructurada en 2 partes. La primera se desarrolla en el aula, donde se trabajan contenidos de seguridad vial y movilidad sostenible a través de una charla apoyada en vídeos y un debate; la segunda parte es una práctica muy especial sobre lo aprendido que les detallo en adelante.



Un alumno denuncia un vehículo que dificulta la visibilidad en un paso de peatones.

¿MULTA O FLOR?

A través de la experiencia:

Entendemos que cualquier actividad debe incluir una parte práctica de lo que se ha explicado previamente en el aula (un aprendizaje cojearía si no se percibe la practicidad de lo aprendido). En la parte práctica de "Multa o Flor", inspirada parcialmente en el libro *La ciudad de los Niños* de Francesco Tonucci, el alumnado sale a la calle, acompañado por la policía local y profesorado, y vestidos con chalecos policiales tienen que denunciar, cual policías locales (aunque de manera simbólica con boletines no oficiales), todo lo que consideren que afecta a su propia movilidad segura y sostenible: vehículos mal estacionados que dificultan que crucen con seguridad, paradas de bus donde estacionan vehículos particulares, entre otras infracciones. Mientras una parte del grupo denuncia, la otra premia todo aquello que considera que facilita la movilidad sostenible de la ciudad y, por supuesto, su propia seguridad. El premio es una flor de papel que ellos han hecho en clase en días previos.

¿Qué conseguimos con esto?

Conseguimos que sean conscientes del tráfico. Algo que se ha convertido en una constante en su vida, de repente, se vuelve presente, interesante, atractivo y objeto de reflexión sobre cómo desean o desearían que fuera su ciudad. ¡Ojo! desde la perspectiva de un adolescente: con su deseo de libertad de movimiento.

Al trabajarse en la influencia en los tres factores que inciden en la actitud: cognitivo, conductual y afectivo, en este triple flujo, explican, en gran parte, la presencia de la actitud, la predicción y ejecución del comportamiento deseado o esperado. Se promueve un cambio de actitud y comportamiento de manera holística que fortalezca todo el proceso de la movilidad segura, responsable y sostenible. Desde esta perspectiva, la educación vial se limita a impartir conocimientos y a modificar creencias a base de transmitir información, a través de la elaboración de mensajes convincentes, esperando que esta influya en la conducta.

Se trata de un modelo que promueve cambios en los niveles de riesgo y que tiene como objetivo último la «tolerancia cero» a la accidentalidad, combinando los tres grandes bloques (cognición, conducta y emociones) de los aspectos relacionados con la conducta temeraria o de alto nivel de riesgo de accidentes.



A la izquierda, un alumno decide entregar su flor a una anciana que a pesar de su dificultad para caminar, paró en el semáforo y esperó a cruzar de modo correcto.

Entrega de una flor a un pasajero del transporte urbano.



A través de la toma de decisiones:

Al finalizar la actividad, con el recuento de multas simbólicas, de premios concedidos y de la interacción con los ciudadanos con los que el alumnado habló durante el desarrollo de la actividad, se sacan conclusiones y se hacen propuestas, que son plasmadas en un escrito que se envía a través del registro formal del Ayuntamiento a la Concejalía de Movilidad de A Coruña.

¿Qué conseguimos con esto?

Empezar a trabajar desde la edad escolar el ejercicio de una ciudadanía activa e implicada en el desarrollo de la ciudad, además de que entiendan cuáles son los mecanismos legales para que un ciudadano pueda ponerse en contacto con las autoridades y hacerles llegar sus propuestas. También les permite entender mejor la materia que han estudiado en el colegio sobre los órganos de gobierno municipales: Alcaldía, Concejalías, Juntas de Gobierno, etcétera.

¿MULTA O FLOR?

Conclusiones sobre "Multa o Flor"

Esta actividad parecía en un principio una propuesta arriesgada. No sabíamos cómo reaccionaría la ciudadanía cuando un niño con un chaleco policial les pusiera una denuncia, entre otras cuestiones. Resultó muy bien aceptada por los infractores, que con gestos cariñosos, y un poco de vergüenza, recibieron sus denuncias con resignación y la promesa de no volver a estacionar mal. Pero también hubo quien explicó a los niños lo difícil que a veces resulta llevar a cabo un trabajo como repartidor de mercancías y no tener dónde estacionar. Esto quedó reflejado también en la propuesta que la clase hizo en el registro municipal. En definitiva, permitir que el alumnado de esta edad asuma roles impensables en la vida real, como el de un policía encargado de la vigilancia y control del tráfico, desde una actividad formativa organizada, controlada y supervisada por la propia policía de la ciudad, ofrece muchas posibilidades formativas, de interacción con la ciudadanía y de conciencia cívica del tráfico.

Entrega en el registro municipal del Ayuntamiento de A Coruña de las propuestas hechas por el grupo.



Por otra parte, los encargados de repartir los premios de flores de papel, hechas por ellos mismos en sus clases, no las regalan a la ligera. Todo lo contrario. Meditan bien quién es merecedor de su trabajo, dándose situaciones cómicas en las que se invade un bus urbano y los viajeros se quedan gratamente sorprendidos de ver a estas mini patrullas policiales que con una sonrisa les explican que les regalan una flor como símbolo de protección del medio ambiente, en este caso de la movilidad sostenible, porque les quieren premiar por el uso que hacen del transporte urbano, evitando así tener más coches contaminando y sumando seguridad vial a la ciudad.

Así mismo la educación para la movilidad segura, responsable y sostenible, desde el modelo de cambio de actitudes, contribuye al proceso de desarrollo global como personas y como ciudadanos, dónde la práctica de la conducción segura es una expresión de respeto hacia uno mismo y los demás, que requiere la colaboración de todos para iniciar compromisos globales de mejora de la conducción.

Finalmente, explicar que este año con motivo de la pandemia no hemos podido realizar "Multa o Flor" por cuestiones de protocolo COVID, aunque confiamos en retomarla en breve.

Silvia Castro Rodríguez

Educación Vial, Unidad de Tráfico de la Policía Local de A Coruña. Año 2021.

Colaboradora del área de psicología de tránsito de AIPSEV

UNIVERSIDAD, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

LA DOCUMENTOSCOPIA VIAL FORENSE Y SU APLICACIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL

La gran globalización económica mundial que gira en torno a los medios de transportes, los cuales son su



columna vertebral en materia de seguridad vial, genera que por nuestra red viaria circulen una gran cantidad de documentos en el tráfico jurídico fiduciario para una legítima y segura conducción de vehículos a motor.

En el presente artículo trataremos de explicar -aunque de una forma esbozada- el papel que juega la ciencia de la criminalística denominada "documentoscopia" en el estudio del propio documento, con respecto al descubrimiento de ciertos riesgos generados en la propia seguridad vial por la detección de documentos falsos.

La técnica de la documentoscopia para detectar el documento apócrifo se ha centrado desde siempre en la pericia del estudio sobre las medidas de seguridad, los sistemas de impresión, las tintas, los medios técnicos, así como las modalidades falsarias de su ejecución, etcétera.

La concepción tradicional del término de la documentoscopia está circunscrita dogmáticamente en detectar, o al objeto de verificar la autenticidad o falsead de un documento y, con ello, descubrir también a sus autores. En este sentido podemos aseverar que, en el ámbito de la criminalística vial, la documentoscopia se ocuparía de estudiar y detectar la falsedad; tanto de un documento cuyo titular es el conductor de un vehículo (el permiso de conducción o permiso internacional de conducir), como el acopio de la propia documentación del vehículo de transporte (el permiso de circulación, la tarjeta de inspección técnica del vehículo, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, la placa de matrícula y el número de bastidor entre otros).

El elemento volitivo sobre el delito de falsedad documental en el ámbito vial se circunscribe principalmente a dos vertientes:

- El primero de ellos se centra en la modalidad fraudulenta que consiste en falsificar el permiso de conducción de un sujeto en aras de ocultar su propia identidad (normalmente viene acompañado también, con documentos de viaje falsificados), bien porque la justicia les persigue, o bien porque forman parte de una organización criminal o terrorista. A tal respecto, no se concibe un peligro a la manifestación del denominado derecho penal de riesgo de la seguridad vial.

- Sin embargo, el segundo punto lo consideramos de mucho interés en el tema que nos ocupa, principalmente porque la comisión del delito de falsedad documental será, a nuestro entender, mucho más gravoso, cuando la acción delictiva recaiga sobre un documento falsificado que ponga el riesgo la seguridad vial. Por tanto nos encontramos con un escenario un tanto más peligroso que pone en riesgo la siniestralidad vial; consistente en falsificar un permiso de conducción, ya no para ocultar su verdadera identidad ut supra, sino porque el sujeto concernido no haya obtenido nunca una licencia o permiso de conducción, o bien en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, o cuando haya sido privado cautelar o definitivamente por decisión judicial (alude nuestro Código Penal, en concreto el Capítulo IV, del Libro II, Título XVII a "los Delitos contra la Seguridad Vial"). También podemos aseverar el peligro que genera la circulación de un vehículo a motor con la inspección técnica de un vehículo a motor falsificada o alterada.

"La concepción tradicional del término de la documentoscopia está circunscrita dogmáticamente en detectar, o al objeto de verificar la autenticidad o falsead de un documento y, con ello, descubrir también a sus autores".

LA DOCUMENTOSCOPIA VIAL FORENSE Y SU APLICACIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL



Además, dentro de la rama de la documentoscopia se encuentra el neologismo denominado "documentonomología", rama de la criminalística que auxilia y se encuentra incardinada en la propia documentoscopia. Dicha ciencia es capaz de estudiar el documento vial desde un plano jurídico para detectar indicios de falsedad (para profundizar sobre esta nueva ciencia, recomendamos su lectura en la revista de la Sociedad Mexicana de Criminología: "Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística" en el siguiente link: <https://acspyc.es.tl/>).

Con esta nueva ciencia se podrán detectar delitos contra la seguridad vial (ex art. 384 de nuestra norma coercitiva) con los denominados permisos de conducir ficticios o de fantasía, y también sobre los permisos de conducir denominados como de "aprendizaje o provisionales" (por ejemplo, el permiso de conducir provisional de Gran Bretaña o de Bélgica). Estos permisos están considerados como autorizaciones concedidas a los "aspirantes a conductores" que están en una autoescuela en el periodo formativo, habilitándoles a conducir una vez hayan superado el examen teórico y vayan acompañados, asimismo, por una persona poseedora de la misma categoría y con una determinada antigüedad en la misma.

Haciéndose eco de la importancia de esta temática tan interesante y desconocida desde el plano de la seguridad vial, por primera vez en España, se ha implementado una asignatura universitaria denominada "documentoscopia vial forense", en el curso académico 2020-2021, de la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA), del máster específico en Criminología Vial, con la colaboración del observatorio criminológico de seguridad vial con sede en Plasencia (Cáceres). La citada asignatura tiene temas de interés como:

- ❑ Introducción a la documentoscopia en materia de la seguridad vial.
- ❑ El derecho penal español sobre la falsedad documental en documento público ex art. 384
- ❑ Modalidades falsarias y la aplicación de la documentonomología en materia de la seguridad vial.
- ❑ Características de las placas de matrículas, documentación y elementos identificativos del vehículo.
- ❑ El estudio de los permisos de conducir provisional, ficticio y de fantasía.
- ❑ Herramientas virtuales para perseguir el fraude vial.

En el citado Máster Universitario (pionero en la temática del estudio que esgrimimos), se analiza el contexto vial para poner en marcha medidas de prevención e intervención para la disminución de la siniestralidad vial en su conjunto.

"Con esta nueva ciencia se podrán detectar delitos contra la seguridad vial".

Valentín Guillen Pérez

FORMACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS

ÁREAS DE FORMACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS

Quienes somos parte de AIPSEV asumimos con gusto el llamado de la ONU a las ONGs para contribuir a la consecución de los ODS de la Agenda 2030, llevando a cabo proyectos y programas para acabar con la pobreza, reducir las desigualdades y apoyar a colectivos vulnerables, entre otros. También somos conscientes del rol esencial que se nos encomienda en la función de sensibilización para alinear la acción de los poderes públicos con la Agenda 2030 y el reconocimiento que se nos hace también como canal de comunicación para trasladar el mensaje de la Agenda 2030 a la ciudadanía.

La sinergia entre la Seguridad Vial y los ODS es una de las mayores oportunidades de la presente década, en la que todos tenemos mucho que aportar para prevenir siniestros viales, evitar sufrimientos y mejorar el mundo. Conscientes de nuestra responsabilidad, AIPSEV da la bienvenida a sus nuevos socios con una edición "permanente y gratuita" del curso virtual **Seguridad Vial, Educación Vial y Objetivos de Desarrollo Sostenible en el CAMPUS VIRTUAL AIPSEV.**



La pobreza va más allá de la falta de ingresos y recursos para garantizar unos medios de vida sostenibles. Según la ONU, cuando las condiciones de la seguridad vial son inadecuadas, son las personas más pobres del mundo las que se ven afectadas en mayor medida.

En AIPSEV trabajamos para reducir las lesiones y víctimas por siniestros viales y, dentro de nuestros fines, está colaborar 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; y favorecer la transferencia del conocimiento en la prevención de los siniestros de tránsito.

AIPSEV impulsa programas y proyectos propios en función de necesidades concretas, en determinados campos de acción para el cumplimiento de sus fines. Su misión se centra en reducir las lesiones y muertes por siniestros de tránsito, a través de la educación vial a edades tempranas y la formación, sensibilización y capacitación vial durante toda la vida.



Desde las áreas de formación y desarrollo de proyectos, presentamos en la primera edición de la revista *Seguridad & Educación Vial* nuestras iniciativas en España, Paraguay y Colombia, a las que sumamos la implementación durante el mes mayo de un nuevo proyecto para futuros profesionales en Ecuador.

ÁREAS DE FORMACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS

Este curso online consta de 40 horas lectivas sobre **“Prevención de los Siniestros Viales en el ámbito de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Capítulo Ecuador”**, proyecto formativo realizado en colaboración con la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo y el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, título propio de AIPSEV en el que se han certificado medio centenar de futuros profesionales en la gestión de transporte a través del CAMPUS VIRTUAL AIPSEV, habiendo sido dictado por profesiones de AIPSEV de Bolivia, México y España.



También cabe destacar la colaboración de AIPSEV con proyectos académicos de otras instituciones con las que compartimos el interés por prevenir siniestros, como ha sido **la colaboración en el primer trimestre del año con la Universidad Especializada de las Américas (UDELAS) de Panamá**, a través de la Licenciada Eliane Balcázar Arteaga, Psicóloga master en Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial, delegada de AIPSEV para Bolivia y coordinadora de la ONGD en Latinoamérica. Ha representando a nuestra organización dictando “el módulo 2: El medio ambiente, el vehículo y el factor humano” del Diplomado en Formación de Formadores en Educación Vial de la UDELAS.

AIPSEV México ha alcanzado un compromiso con la Asociación Latinoamericana de Ingeniería y Capacitación Vial (ALACI), para desarrollar el **PROGRAMA DE MOVILIDAD INTEGRAL FEMENINA**, con el objeto de empoderar a las mujeres de la Ciudad de México y del Estado de México, desde el conocimiento de una movilidad integral, segura y sostenible conforme a sus necesidades personales y laborales. De este proyecto iremos dando puntual información en ediciones futuras de la revista.

A través del convenio de cooperación internacional de AIPSEV y ANDETT – Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte de Colombia, en junio dará comienzo la segunda edición del **curso DEONTOLOGÍA PROFESIONAL EN EL TRÁNSITO Y EN LA ATENCIÓN A SUS VÍCTIMAS, Capítulo Colombia**, con contenidos tan transversales y necesarios en las sociedades modernas como la erradicación de la corrupción y la prevención de los siniestros viales.

En estos duros momentos para el pueblo colombiano, desde el respeto y el mayor de los afectos, quienes somos parte de AIPSEV les enviamos un fuerte abrazo y nuestros deseos de paz, justicia y reparación.

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





Ramón Cos Teixidó. Presidente de ADEVIC

Iniciamos esta sección con la decana de las asociaciones de monitores técnicos en seguridad y educación vial. Nos ponemos en contacto con Ramon Cos Teixidó, querido y amigo personal y actual

presidente de la Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña (ADEVIC). Al cual le agradecemos de antemano su colaboración con nuestra revista.

Hola Ramon **¿Cómo se fundó la entidad?**

ADEVIC (Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya), como entidad sin ánimo de lucro, se fundó en el año 2000 para mejorar los métodos de trabajo de los monitores de educación vial de Cataluña.

Pero fue formada como consecuencia de la trayectoria profesional de unos 30 policías locales catalanes que desde los inicios de los años 90 ya se encontraban para unificar esfuerzos, dando carácter pedagógico a sus actividades y homogeneizando sus metodologías.

En aquel entonces, se nos llamaba "el grupo del pito" y para poder reconocer desde el ámbito laboral esas horas de trabajo, se nos ubico y nos reconocieron como un grupo de trabajo de la ACCPOLC (Associació de Caps i Comandaments de les Polícies Locals de Catalunya)



Constitución de la primera junta de ADEVIC Mataró 16 de septiembre de 1992



Incorporación a ACCPOLC

¿De qué sector de la sociedad, colectividad o conjunto pertenecen los socios y simpatizantes con los que se nutre la asociación?

En un principio, como bien he dicho antes, empezamos desde el ámbito policial, y poco a poco, fueron entrando en nuestra comunidad otros perfiles como maestros o psicólogos, entre otros gremios.

Actualmente, hay de todo, desde empresarios, actores, profesores, técnicos de prevención de riesgos laborales, a parte de los ya mencionados anteriormente.

La necesidad que tenemos es justamente esa. Necesitamos que la educación y la seguridad vial se abra y sea mucho más abierta y no tan cerrada.

¿Cree que la entidad ha tenido la capacidad de lograr el efecto que se esperaba?

Como actual presidente y anteriormente como socio, puedo decir que hemos vivido de todo.

En los inicios no estaba, pero lo sé por varios representantes de aquella época y de actuales. Fueron muy buenos años e iba creciendo sin parar, extendiéndose por todas partes, ya no de Cataluña (nuestro ámbito territorial) sino que motivó a la creación de otras asociaciones por toda España y ese modelo no paró de crecer.



Reconocimiento 1997



Reunión Junta 2004



La Línea de C. 2008



Don Benito 2013



Congreso S.C.T. 2014



Benidorm 2014

No obstante, se llegó a un punto de su casi desaparición en el 2017, cuando hubo un cambio de rumbo y del presidente de aquel entonces, meses después del éxito de la jornada y conmemoración del XXV aniversario celebrado en la ciudad de Begues, lugar donde se sentaron las bases y estatutos de su fundación legal.



XXV Jornada Técnica. Celebración XXV aniversario.
Begues febrero 2018

En el 2018 hubo un cambio de junta directiva y, actualmente, estamos en un proceso de cambio y crecimiento de forma exponencial. Ahora tenemos la sensación, y así nos lo reconocen en todas partes, que estamos siendo otra vez aquel modelo a seguir en toda España.



Cambio de junta, Figueras 16 de junio de 2018

Aunque aún nos falta mucho, creo que estamos en muy buen camino con nuevos acompañantes, nuevos colaboradores y nuevos retos.

¿Puede describir alguna actividad o acción llevada a cabo por la entidad?

Ahora mismo me acuerdo de una que hicimos en el Salón IFEMA de Madrid, en TRAFIC, por invitación de AIPSEV, y de otra en Isla Cristina en las Jornadas Estatales de FETEVI, conjuntamente con los Mossos d'Esquadra.



Actividades y asistentes a Isla Cristina, 1 de junio 2018

En TRAFIC hicimos una actividad de sensibilización donde todos los asistentes vivían en su propia piel la llamada de un ser querido después de haber sufrido un accidente de tráfico. En Isla Cristina también hicimos varias actividades de sensibilización para adultos donde se mostraron muy participativos y receptivos.



Actividad "El vacío" IFEMA Madrid, II CIPSEVI octubre 2019

¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

Actualmente nos estamos actualizando y poniendo al día en todo, sobre todo en gestión de una entidad, formación interna, internet y redes sociales, y muchas más cosas que iréis sabiendo. Pero cabe destacar que lo más importante para nosotros son nuestras jornadas técnicas, donde compartimos conocimientos con expertos y profesionales de todos los ámbitos de la educación para la movilidad segura y sostenible.

Os puedo garantizar y avisar que os guardéis las fechas de 1, 2 y 3 de junio de 2022 para conocernos y compartir con todas vosotras en Figueras (Girona), porque va a ser algo único que hasta ahora no se ha hecho en el ámbito de la educación, formación, prevención, sensibilización y concienciación vial.



XXVI Jornada Técnica
Figueras octubre 2018



XXVII Jornada Técnica
Telemática octubre 2020

¿Qué entiende por "SUMAR PARA RESTAR" compartiendo pensamientos y propuestas con otras entidades?

"SUMAR PARA RESTAR" nace en Sanxenxo (Galicia), en el año 2016, en las Jornadas Estatales de FETEEVI como una campaña.

El objetivo de esta era muy claro, sumar personas, entidades, conocimientos, aptitudes, valores, actitudes, experiencia, propuestas, etcétera, para restar víctimas y accidentes de tráfico.

Este mensaje sigue vivo y, según para quien, sigue más o menos vivo. Pero creo que a todas nos une ese objetivo. Otra cosa son las divergencias, la mayoría, personales entre las diferentes entidades y personas que creemos en cómo hacerlo y cómo comunicarlo.



Firma de convenios de colaboración con otras entidades

¿Qué representa para usted y qué valores definen su entidad?

Pues para mí, desde que asumí la presidencia de ADEVIC, representa mi tiempo y mi proyecto de vida temporal.

Cuando entré en ADEVIC como socio allá por el 2012, lo que vi era un grupo de amigos (todos policías) que se desvivían por la educación vial con todo su empeño y cariño.

Desde aquel entonces me enamoré de ADEVIC y toda su gente. Pero quería aportar mi granito de arena para multiplicar aquello que



hacían, así que dediqué mi tiempo a crear las redes sociales de ADEVIC y gestionarlas.



Cambio de Presidencia Figueres junio 2018

A partir junio de 2018, decidí dar un paso adelante después de las Jornadas Estatales de FETEEVI en Isla Cristina, y presenté mi candidatura a la presidencia con un equipo de trabajo y unas ideas muy claras.

Actualmente seguimos con más ganas de hacer cosas y seguir mejorando y creciendo. Me quedo con la definición del actual secretario (socio fundador también, como el anterior presidente), somos realmente un **EQUIPO**, se ve, se huele y se respira. Y ahí es donde puedo definir los valores de ADEVIC.



ADEVIC no es ni mía, ni de nadie, es de todos. Yo solo soy el que da la cara por ella como presidente, como otros que han pasado. Pero, si bien es cierto que cada uno aporta su esencia en ella, esto ha hecho que nos hayamos convertido en una entidad de referencia a nivel de seguridad y educación vial en Cataluña y en España.

Cada vez más nos estamos profesionalizando, ordenando, formando, compartiendo, porque queremos promover la movilidad segura y sostenible a la sociedad civil en general a través de actividades educativas y/o de apoyo en el ámbito educativo, con especial atención a los colectivos que tienen una sensibilidad especial a sufrir las consecuencias de la accidentabilidad en el tráfico.

Nos imaginamos una sociedad con una movilidad segura, sostenible y agradable, caracterizada por el respeto, la convivencia y la moderación en el desarrollo de los diferentes roles que intervienen en el tráfico.



Figueres noviembre 2018

Que la llama del #Virus Vial no se apague nunca

Gracias Ramon.



Gabriela Rosende Bustos

Podría decirse que Gabriela tuvo sus primeros momentos de cercanía con la seguridad vial alrededor de los cinco años de vida, en plena infancia, cuando fue patrullera de tránsito en la enseñanza preescolar y primaria. Por esos años, su tía María quien la cuidaba, sufrió un grave siniestro vial por culpa de un conductor en estado de ebriedad, donde María estuvo a punto de perder la vida. Gabriela muy pequeña, la acompañó en toda su rehabilitación y disfrutaba conversar con quienes tenían historias similares. Sin duda esos dos hechos la marcaron profundamente, motivándola a ser mucho más cuidadosa en sus caminatas con su abuelo a la escuela, teniendo buenas conductas en el tránsito y cuidando las vidas de sus compañeros y compañeras de aula. Además, contaba con una figura muy importante que la había motivado a ser patrullera, su abuelo materno José del Carmen, quien se había desempeñado por muchos años como Carabinero de Tránsito en Santiago de Chile.

Años después, por el año 2006, la vida laboral de esta profesional, Licenciada en Gobierno y Gestión Pública de la Universidad de Chile, quien además es Magíster en Gerencia y Políticas Públicas de la Universidad de Santiago de Chile, la llevó a desempeñarse en la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET, el ente público encargado de la promoción de la seguridad vial en Chile, a través de la coordinación de diversos actores. Allí se desempeñó en diversas tareas y posteriormente, el año 2010 asumió el cargo máximo en dicha institución, Secretaria Ejecutiva, lo que se repitió el año 2015 dejando sus funciones en marzo del 2018.

Dentro de sus principales ejes y motivaciones para desempeñar la tarea estuvo: Continuar y profundizar el trabajo en seguridad para los niños y niñas pasajeros y usuarios de las vías. También fortalecer los lazos de trabajo con organizaciones de la sociedad civil, a través del compromiso fraterno de sacar adelante su causa, poniéndoles al centro de la gestión, como protagonistas y motivadores de las familias. En definitiva, trabajar unidos para salvar vidas.

----- Estimada Gabriela:

Siendo CONASET una Agencia, ***¿En qué beneficiaría a la seguridad vial?***

Actualmente CONASET es una Comisión Interministerial que es presidida con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y es conformada por diez ministerios y Carabineros de Chile. Por su naturaleza, esta Comisión coordina acciones y esfuerzos, lo que impide en la práctica la ejecución de acciones en los territorios, ni tampoco puede elaborar sus propias normativas. En Chile los periodos de gobierno son de cuatro años, lo que hace difícil muchas veces avanzar en algunos temas por los cambios de autoridades.

Algo positivo sí que debe destacarse, es que CONASET posee una fuerza y una gran motivación de trabajo, primero por el gran grupo humano que la compone y que busca diseñar estrategias de trabajo intersectorial permanentemente. Se ha logrado posicionar positivamente a nivel de las Agencias por su seriedad, profesionalismo y resultados.

Por lo anterior, si CONASET lograra ser una Agencia autónoma podría mantenerse lejano a los vaivenes y tiempos políticos, respondiendo puramente al resorte técnico, que le brindaría aún mayor solidez y respaldo al trabajo que se ha realizado a través de los años.

Siempre se ha visto con buenos ojos y "sana envidia" a las Agencias de Seguridad Vial de otros países, porque tienen la posibilidad real de generar cambios profundos con recursos propios, elaborar sus propias normativas y campañas de concientización.

¿Cuál es la importancia de trabajar con la sociedad civil, ONG, ciclistas, motoristas, gremios de camiones, autobuses, taxistas...?

El trabajo mancomunado y en unión con actores de la sociedad civil es clave a la hora de generar cambios y progresos en seguridad vial. Recordemos que no solo se cambian las normas, también debemos cambiar las mentalidades para generar nuevas conductas, y eso puede tomar muchos años. Tenemos que erradicar esas frases como "siempre se ha hecho así" y comenzar a decir "trabajemos juntos para hacer mejor las cosas".



¿Ayuda para las políticas públicas en seguridad vial el contacto y trabajo con agrupaciones de víctimas de siniestros viales?

Siempre es importante trabajar de la mano con las agrupaciones de víctimas de siniestros viales. Primero, porque lamentablemente han sido protagonistas de una tragedia, donde en primera persona nos relatan un testimonio cargado de emoción, pero enfocado a la prevención, con la idea firme de que a otras personas no les pase. Es un trabajo de concientización muy noble, ya que desde su tragedia logran trabajar el duelo y poner al prójimo en el centro del mensaje. Siempre llevo en mi memoria una de las campañas "Testimonios de víctimas en accidentes de tránsito - Muévete Con Responsabilidad", donde el padre de Arturo, la madre de Camila, y los padres de Soraya, Juanita y Enrique, dieron sus testimonios. Aún me emociona cuando la veo. Fue una campaña muy directa que reflejó la importancia de trabajar unidos en esta causa. Te invitó a verla en YouTube.

Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Carabineros, Bomberos, Privados... Explique su importancia para tener calles y carreteras seguras.

Los siniestros de tránsito son multi causales y como tal su forma de enfrentarlo debe ser ínter sectorialmente. Todos unidos y sumados a una misma causa. Pero en el caso de las entidades que nombras, es importante hacer distinciones. En el caso del Ministerio de Educación, están para fijar las bases de la Política Pública en la educación y hacer las bajadas hacia la seguridad vial y la prevención de los siniestros desde la primera infancia. En el caso de Salud, comprenderá que con la Pandemia que nos afecta actualmente, vendrán muchos análisis posteriores y debemos luchar porque el tema de los siniestros de tránsito no quede atrás. Por ejemplo, en Chile, hace unos años, se comenzó a concientizar a los profesionales de la salud, para que pudieran hablar con las familias padres, madres o cuidadores de los bebés, sobre la importancia del uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI). Es un gran esfuerzo, se han formado promotores del tema, pero falta mucho por hacer. Tal vez debiera incluirse como una tarea a desarrollar por los pediatras y matronas y eso implicaría incluirlo en su formación inicial. Dígame usted ¿Quién mejor para aconsejar a una familia que su médico o el personal de salud?

En el caso de Carabineros, en Chile es de vital importancia que puedan ejercer su rol fiscalizador en calles y carreteras, lo que generaría un impacto inmediato en las conductas de los usuarios de las vías. También en algún momento de la historia tuvieron un rol educador muy relevante a través de las llamadas "brigadas de tránsito", donde educaban a niños de las escuelas de los diferentes barrios, para que transmitieran a sus compañeros y compañeras la importancia de tener un buen comportamiento vial.

Ley de Convivencia Vial, *¿Qué traerá consigo en un futuro próximo?*

Es una Ley relativamente nueva que dio el puntapié inicial para relevar el uso adecuado de los espacios públicos, de una forma mucho más equitativa, garantizando el derecho a la movilidad segura en el uso de esos espacios. También impone derechos y deberes, y reconoce a quienes por años estuvieron postergados, los modos no motorizados partiendo por los peatones y peatonas, las bicicletas, scooter, entre otros. El futuro próximo de la Convivencia Vial debe seguir protegiendo a los más vulnerables y mantenerlos en el centro del quehacer. También revisar medidas de otros países como la creación de una Fiscalía Coordinadora de Seguridad Vial como la española, o algún Fondo de Compensación para los siniestros viales con fuga, entre otros.

De campañas memorables, como "Todos somos Peatones", una forma de sensibilizar a conductores

¿Cómo surgió?

En general, las campañas de sensibilización de CONASET surgen por momentos que está viviendo el país en relación a la siniestralidad. La campaña aludida tiene como fin "visibilizar" al más vulnerable de todos los usuarios de las vías, quienes solo tiene como "carrocería" su cuerpo y se llevan la peor parte en cualquier siniestro. Y que, además, todos tenemos el rol de peatón o peatona en algún momento del día: al bajarse del bus, del auto, de la bicicleta. En Chile para que tengas una idea, según cifras de Carabineros entregadas por CONASET, señalan que "el año 2019 participaron más de 10.000 peatones en siniestros de tránsito, de los que fallecieron 533 y quedaron alrededor de 7.000 con lesiones. De hecho, en Chile el 33% de los fallecidos en accidentes de tránsito son peatones".

Usted, en su período, aportó mucho a la seguridad vial como Secretaria Ejecutiva de CONASET, les dio forma a agrupaciones de personas y ONG que se reunían y siguen reuniéndose hasta hoy mensualmente en las

oficinas de CONASET por la seguridad vial, OSEV...

¿Cómo nació esta idea, su idea?

Para mi nació espontáneamente, como una motivación muy personal dada por experiencias propias vividas con familiares. También porque creo que siempre la persona debe estar al centro de la gestión pública, sobre todo en un área sensible como la seguridad vial, que posee una gran componente emocional. Siempre entendí que, para cada uno de los familiares que formaron agrupaciones o tenían su causa personal, era un tema muy importante, parte de su duelo constructivo (si puede llamarse así). Había detrás historias, angustias, rabias, pero también el recuerdo de esas bellas personas que ya no estaban con ellos. No olvido a Soraya, Camila, Rayún, Nicole, Armando, Emilia, Arturo, Javier, Kupher, Kevin Silva, Javier Muñoz y tantos otros.

Y en este trabajo, no les hice una invitación a participar, ellos me permitieron establecer la conexión genuina con su dolor, con respeto y amor, más allá de ser la encargada de CONASET, más allá de lo profesional, fue en lo humano donde se alojó naturalmente esa relación profunda, un lazo de cariño y empatía con varios de ellos, en especial con quienes me decían que se la "jugarían" porque a otra familia, niño, niña, esposo, madre, etc., no pasaran por la tristeza de perder a un ser querido. Muchas veces esta labor se desarrolló sin muchos recursos económicos, pero si con todo el esfuerzo y cariño. Aún mantengo en mi corazón las historias y sigo conversando afectuosamente con las familias.



¿Qué falta en Chile para reducir la pandemia de la siniestralidad vial, que trae consigo solo dolor y un gasto de 2,3% del PIB?

Podría decirse que los primeros pasos en reducir los siniestros viales parten con la primera Ordenanza General del Tránsito del año 1964 y todo lo que ha seguido después, con las Leyes y normas, campañas de concientización, entre otros. CONASET diseñó una primera Política Nacional de Seguridad Vial por el año 1994, que logró dar un gran salto y aglutinar miradas multisectoriales. Por ende, ningún esfuerzo ha sido menor o mayor, todos han sido valiosos a través de los años en Chile.

¿Qué falta? Creo que estamos corriendo una maratón y vamos recién en los primeros cinco kilómetros. Sabemos que hay países que nos llevan la delantera, que comparten sus experiencias en foros internacionales, donde podemos recogerlas y adaptarlas a la realidad en Chile. También sabemos que la Academia en Chile viene cambiando su eje de trabajo y está asumiendo un rol protagónico en la seguridad vial.

Todo lo anterior nos dice que continuemos corriendo esta carrera para reducir la siniestralidad en el tránsito.



En España: Policía Educador (Educación Vial y compromiso desde la consciencia); Caminos Escolares, llegar a alumnos(as) a través de Canciones, Títeres, Obras de Teatro, Multa de la Vergüenza, por mencionar algunos ejemplos...

sabiendo que los niños(as) son los agentes de cambio ¿Cree Ud. viable que en futuro cercano se podrían implementar medidas educativas similares por la Policía en Chile?

Recuerdo cuando visitamos Puente Genil por el abril del año 2017 y vimos con mucha alegría y entusiasmo como la Policía generaba muchas acciones innovadoras en el ámbito de la educación en el tránsito para los niños y niñas.

En Chile la estructura de la Policía (Carabineros) es diferente a la española. Es una policía única y, por ende, abarca muchos temas de la contingencia nacional. Si tengo conocimiento que han existido experiencias educativas coordinadas desde la Institución como la "Escuela Abierta de Tránsito" que tenía a cargo acciones de extensión como las Brigadas Escolares, el teatro de "Los Signos Vivos", títeres e incluso a través de la pantomima, donde se divertía a los niños y a la vez se los educaba. Carabineros podría conocer la experiencia del Policía Educador en detalle y evaluar su inclusión como parte de sus planes formativos de sus efectivos, considerando la estructura actual. Sería una actividad muy importante para crear conciencia desde los más pequeños, siempre acompañado de estrategias en la educación formal.

Educación Vial v/s Fiscalización ¿Cómo unificar esos términos?

En mi opinión, son términos que siempre deben ir a la par, porque la educación está implícita a la hora de fiscalizar. Lamentablemente, aún hay muchas personas que aprenden con la citación al Juzgado. El tiempo está en contra nuestra, son muchas las personas fallecidas y lesionadas en nuestras calles y carreteras, la acción es HOY.

Creo que en el mediano plazo las autoridades de CONASET están desarrollando programas educativos innovadores, a través de consultoras u ONG y que van avanzando en el tema educativo práctico.

La Ley de Tránsito es un instrumento muy importante en Chile, ya que desde el origen de la Ordenanza de Tránsito ha logrado regular **¿Cómo relevaría usted la seguridad vial en una ley que tiene más de doscientos artículos?**

El desafío que tenemos desde la seguridad vial es innovar, crear conciencia con recursos escasos y muchas ganas de hacer y hacer para prevenir. Tal vez para relevar la seguridad vial a nivel legal/normativo deberíamos preguntarnos y soñar al mismo tiempo ¿por qué no pensar a futuro en tener una Ley de Seguridad Vial, que incluya la existencia de una Agencia Autónoma que produzca sus propias normativas? La tarea es grande por delante y por eso, le deseo mucho éxito a quienes están encabezando los procesos de cambios en CONASET y a los que vendrán

Capacitación permanente al personal de salud y de las escuelas es primordial a la hora de mejorar la conciencia de tener buen comportamiento en las vías, **¿Cree usted que en Chile se debiese generar una Estrategia desde la Educación?**

Cualquier estrategia que se pueda generar y que aporte a prevenir que ocurran siniestros de tránsito y que fallezcan habitantes en Chile nos sirve, y desde la educación es mucho lo que se puede hacer, por ejemplo, proteger a los usuarios vulnerables de las vías, seguir promocionando el uso seguro de los modos no motorizados, el traslado seguro de los niños y niñas, entre otros temas, pero ¿cómo podemos hacer eso? Insertándolo en la educación formal y no formal. Por ejemplo, cuando una madre lleva a su hijo al control médico mensual, el equipo de salud podría mencionarle que SRI es el más adecuado para el bebé.

Lo anterior, claro sin perder de vista lo que debemos continuar haciendo como invertir en carreteras más seguras, mejorar tecnológicas de los sistemas de control y tener programas de capacitación vial durante toda la vida

Su opinión sobre la importancia del trabajo entre países y organizaciones internacionales.

Es genial como la globalización, las comunicaciones y la apertura al mundo han permitido estar conectados y compartir mucha información. El trabajo entre los diferentes países, organismos internacionales, las ONG y agrupaciones ha sido fantástica. Se han podido intercambiar experiencias, saber de los aciertos y de los errores que no debemos repetir, nos han permitido a nosotros avanzar en ideas adaptando las medidas exitosas. La apertura de mente se ha dado gracias al intercambio.

Organizaciones como la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad vial AISEPV son un aporte y permiten construir con reciprocidad. Para Chile es relevante el compartir con la Dirección General de Tráfico de España DGT, quien nos ha guiado en ciertos procesos y muchas organizaciones internacionales, por ejemplo, la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay, gran aliada, y tantas otras que no alcanzo a nombrar.

Contarles por ejemplo que, CONASET colaboró en los primeros pasos de varias agencias latinoamericanas de seguridad vial. También hemos podido recibir eventos muy relevantes organizados por múltiples organismos interesados en salvar Vidas en el Tránsito. Chile y los países de Latinoamérica deben seguir en esa senda de la colaboración mutua permanente, que permita prevenir que nuestra gente muera o quede gravemente lesionada.



Y ahora que ya no está en CONASET y se desplaza como una usuaria más de las vías **¿Qué cree que falta en los países, especialmente en Chile y en otros que conozca, para avanzar en la cultura de la prevención de los siniestros viales?**

Como gran profesional e implicada en la seguridad vial ¿predica con el ejemplo?

Miro hacia atrás y creo que avanzamos mucho en la seguridad de los niños y niñas como pasajeros de los vehículos, poniendo a los infantes en primer lugar, y tomando como premisa lo que decía nuestra poetisa chilena Gabriela Mistral *"El futuro de los niños siempre es hoy. Mañana será tarde"*. En CONASET se visibilizó a los niños por el 2006 y se ha intensificado sin descanso hasta hoy. También se ha posicionado a la seguridad vial/de tránsito como un tema social en Chile. Hoy es mal visto en los grupos sociales, de amigos, conducir bajos los efectos del alcohol. Se habla del conductor designado, ya muchos van de fiesta sin el auto particular o utilizan algún servicio pagado de transporte por aplicación.

Si tuviera que señalar algunos ámbitos donde avanzaría con más fuerza sería: en Educación Cívica y de valores, en el sentido que las personas comprendan la importancia y el respeto por la vida propia y la del prójimo. Y posterior a ellos, educarlos en las normas y reglas que regulan el tránsito, para existen y porqué hay que respetarlas.

Avanzar hacia el uso complementario de las tecnologías que permitan captar las impudencias al volante, como el exceso de la velocidad, usar el móvil al conducir, entre otros. La fiscalización humana siempre será insuficiente y dependerá de la contingencia de las ciudades. Ya existe un proyecto de Ley muy avanzando en el Congreso de Chile sobre la creación de un Centro Automatizado de Infracciones.

También debemos implementar una Licencia de Conducir por puntos. Creo que sería una "motivación" para que los conductores respetasen aún más las reglas de tránsito y lucharan por no perder los puntos.

Se agradece que en Chile se sigan haciendo los esfuerzos necesarios para mejorar tecnología e implementar cambios.

Gracias por lo del gran profesional, pero creo que más bien el término sería "una profesional muy motivada por la seguridad vial".

Y respecto de la pregunta, siempre trato de predicar con el ejemplo como dices, o al menos evitar al máximo las conductas que implican un alto riesgo. Muchas veces también me he ganado conflictos en la calle por llamar la atención a las personas cuando incurren en faltas como cruzar con el semáforo en rojo, por no usar cinturón de seguridad. Una de mis grandes triunfos personales fue cuando logré que mi padre de 76 años usara el cinturón de seguridad en el asiento trasero del vehículo.

Define:

Niño: Inocencia y vulnerabilidad en el tránsito

Patrulla escolar: Motivación y educación para la seguridad en la vida

Colegio: Formador

Peatón: Vulnerabilidad

Familia: Base de la sociedad como quiera que sea

CONASET: Gran compromiso de equipo

Sociedad civil: Somos todos unidos

Alcohol: Incompatible con la conducción

Siniestro vial: Lo más triste para todos

Motocicleta: Vulnerable sin lo necesario

Paso de peatones: Precaución siempre

Las multas: Para los irresponsables

Conductor: Debe ser el mejor y el más aplicado

Carnet por puntos: Una necesidad en Chile

Responsabilidad compartida: Todos debemos saber

Abuelo: El gran educador y el ejemplo de vida

Autodefinición:

Me defino como una persona sencilla, muy amiga de mis amistades, fraterna y solidaria. Me gusta la vida más bien hogareña, viajar y conocer personas nuevas, pintar como hobby, leer novelas y ver series de televisión. En lo laboral siempre entrego lo mejor de mí en cada tarea, me involucro directamente, porque creo que cada persona es un eslabón en la cadena del progreso y que con el aporte de cada uno y con el mío, donde quiera que me desempeñe, lograremos salir adelante siempre.

Gracias Gabriela, ha sido un placer contar contigo.



EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL EN TIEMPOS DEL COVID 19

Por Christian Villamayor (ANTSV Paraguay)



La necesidad de reafirmar el compromiso de luchar contra esta lacra mundial que son los siniestros viales, nos lleva, indefectiblemente, a sumar esfuerzos entre todos los ciudadanos y por, sobre todo, contribuir con nuestra acción formativa para disminuir las muertes por accidentes de tránsito, sobre todo en los motociclistas que constituye un segmento vulnerable y 5ª CAUSA DE MUERTE EN EL PAIS.

En el Paraguay, la principal causa de muerte de las personas de 19 a 35 años no está relacionada a enfermedades, sino a los accidentes de tránsito. Según los datos de la OMS correspondientes al 2016 –publicados en diciembre del 2018–, Paraguay es el 6º país a nivel regional con más fallecidos a causa de los siniestros viales, con una tasa de 22,7 muertes por cada 100.000 habitantes

De acuerdo a los datos de la Organización Mundial de la Salud, en el planeta cada 45 segundos una persona pierde la vida en un evento vial, mientras que en Paraguay las estadísticas indican que cada día fallecen tres personas y ocurren cinco siniestros de tránsito. Si bien los percances viales afectan a la sociedad en general y a toda clase social, la mayoría de los casos de muerte se dan en personas que viajan en motocicleta, uno de los medios de transporte más económicos y de fácil acceso en todo el país.

En el Paraguay está vigente la “LEY 5016/14 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, el problema es su no cumplimiento por parte de los conductores quienes, o las desconocen o sencillamente la ignoran.

Los paraguayos se comportan de forma muy temeraria a la hora de salir a las rutas: no usan el cinturón de seguridad, no utilizan SRI para niños, no usan casco ni chaleco, sin mencionar la ingesta de alcohol y el uso del teléfono móvil; todos estos factores de riesgo.

Si a todos estos factores se le suma el exceso de velocidad, se tiene la combinación perfecta para configurar un desastre.

A medida que el brote de COVID-19 se ha convertido en una pandemia mundial, las personas, empresas y gobiernos de todo el mundo se esfuerzan por descubrir las mejores formas de proteger a sus individuos y economías, cambiando drásticamente la forma en que el mundo venía comportándose, donde la globalidad y la inmediatez de las economías se ven afectadas, eso conlleva a un crecimiento de la cantidad de motos, que según datos de la Dirección Nacional del Registro del Automotor, llegó en 2019 a 859.682, 35 % del parque automotor del Paraguay.

Desde la ANTSV, demostramos que nuestra labor radica en la incesante tarea misional de: “PRESERVAR LA VIDA HUMANA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LAS PERSONAS, LIDERANDO LA EDUCACION Y CONTROL DEL TRANSITO TERRESTRE PARA LA SEGURIDAD VIAL, A FIN DE REDUCIR LAS TASAS DE MORTALIDAD Y MORBILIDAD”.

El servicio de DELIVERY, se ha constituido en una alternativa y solución para evitar aplanar la curva DE CONTAGIOS por el Covid-19, y es por eso que la ANTSV, pone a disposición el Programa preventivo, práctico y educacional de “Capacitación DELIVERY”, totalmente gratuito y dirigido a los conductores motociclistas habilitados. Las mismas se desarrollan con una guía práctica elaborada en función a las necesidades y duración máxima de 30 minutos. Entrenamiento personalizado y Express, que lo desarrollan profesionales y técnicos de la institución, con frecuencias calendarizadas y horarios diferidos.

Además, todo aquel ciudadano que desee ampliar sus conocimientos puede optar por el Sistema de formación e-learning, “Seguridad Vial para Motociclistas”, Curso de 80 h, con Certificación abalada por la ANTSV/MTESS/SNPP. Cabe destacar que este curso se desarrolla como un aporte en innovación, desde el 2019, por la Dirección de Capacitación y actualmente cuenta con plataforma que permite incluir hasta 800 participantes de forma directa y con frecuencia mensual.

Christian Luis Villamayor Galiano – delegado de AIPSEV en Paraguay

Cada vez se detectan más niños sin usar sistema de retención infantil



En la última campaña de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil **se han detectado 192 menores sin usar su silla de coche**, un 45 % más que en la misma campaña del año anterior. Las dos pandemias conviven a diario, la de los fallecidos por accidente de tráfico y la del coronavirus, ambas pandemias están demasiado relacionadas y no deberíamos dejar que la **precaución por protegernos de la COVID-19** baje nuestro nivel de protección ante un posible accidente de tráfico.

Los datos de accidentalidad y mortalidad vial nos están marcando una tendencia alcista en las cifras de fallecidos. En RiveKids entendemos que debemos atajar esta realidad como sociedad desde todos los ámbitos, la educación vial es uno de ellos, pero tampoco podemos olvidar la investigación y a la propia administración.

¿Quitamos o no quitamos el reposacabezas del coche al instalar un sistema de retención infantil?



En RiveKids llevamos desde 2016 recomendando no retirar el reposacabezas al instalar el sistema de retención infantil salvo que sea absolutamente indispensable.

Cuando hablamos de SRI de grupo 2/3, especialmente cuando los niños miden más de 125 cm, si retiramos el reposacabezas del coche, la parte alta del SRI deja de tener contacto con el asiento y en caso de alcance o en el

retroceso de un accidente frontal puede provocar lesiones en el cuello del menor.

ADAC en 2021 ha publicado: "En caso de impacto trasero, el efecto de apoyo del reposacabezas del automóvil reduce significativamente las fuerzas que se producen en la zona superior del cuello (aceleración, fuerza de tracción y momento de flexión)"

Parece obvio replantearse si realmente debemos retirar siempre el reposacabezas del coche a la hora de instalar los SRI de los niños más grandes de la casa.

Cincuenta años formando a conductores



El parque infantil de tráfico de Elche cumple medio siglo con el reto de renovar sus instalaciones. El recinto es un referente en el país, logró premios internacionales y puso en marcha las patrullas escolares.

En enero de 1971 abrió en el corazón del Palmeral el Parque Infantil de Tráfico, costó 21.000 euros y empezó solo con una docena de bicicletas y cinco karts a motor. El recinto, fundado por Pedro Tenza, consiguió situarse en poco tiempo como uno de los referentes de España.

El proyecto que ha diseñado su actual coordinador, Julio Fernández, consiste en «rescatar las actividades extraescolares para abrir por las tardes; habilitar más salas para trabajar con distintas edades en grupos reducidos; dotar al circuito de aceras para simular la realidad con peatones que cruzan y que interactúan con el tráfico»...



Recursos didácticos de la DGT de España



[Educación vial para la ESO - Educación Secundaria Obligatoria.](#)

Nivel Educativo:

12-16 años

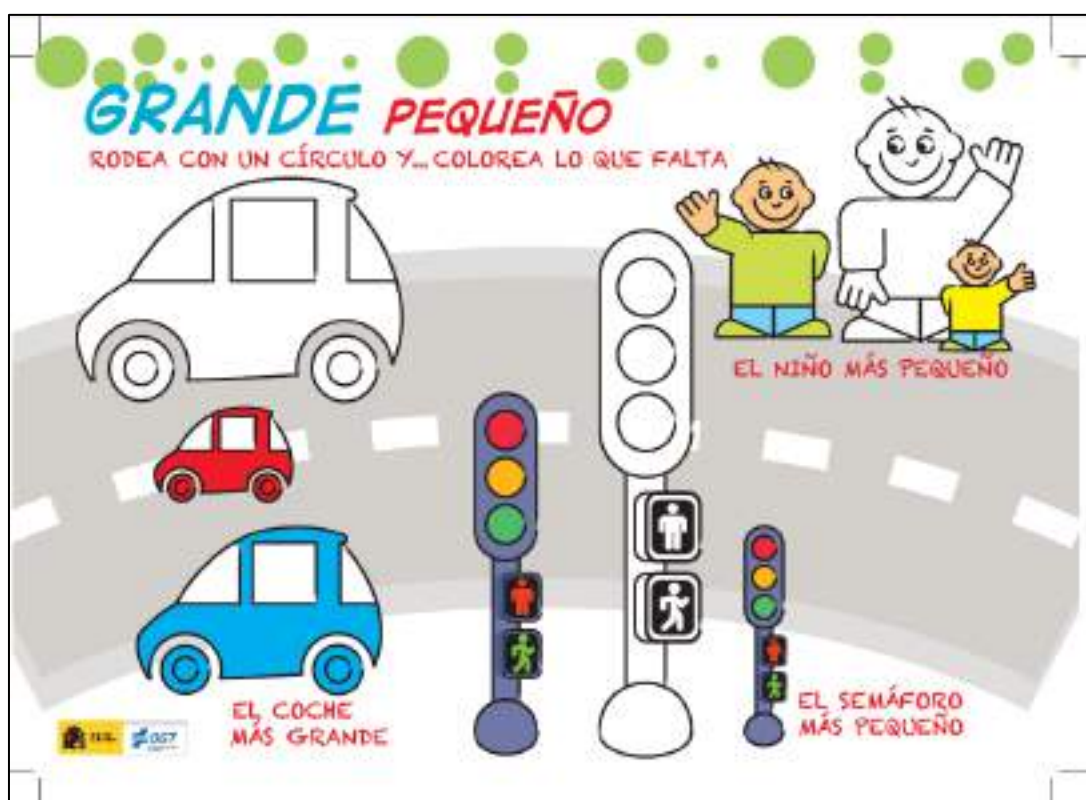
Curricular:

Si

Recurso didáctico y pedagógico que plantea como objetivo, formar y educar vialmente a los adolescentes, trabajando de forma preventiva los factores viales de mayor riesgo para ellos. Trata de implicar a los centros educativos, los profesores, los alumnos, los padres y otros agentes educadores. Se compone de: guía didáctica para docentes, 9 unidades didácticas y otros recursos didácticos y tecnológicos.

Proyectos de Camino Escolar

Guía para la puesta en marcha de proyectos de Camino Escolar Seguro, donde los niños son los protagonistas; conseguir que se desplacen de forma autónoma, sostenible y saludable.

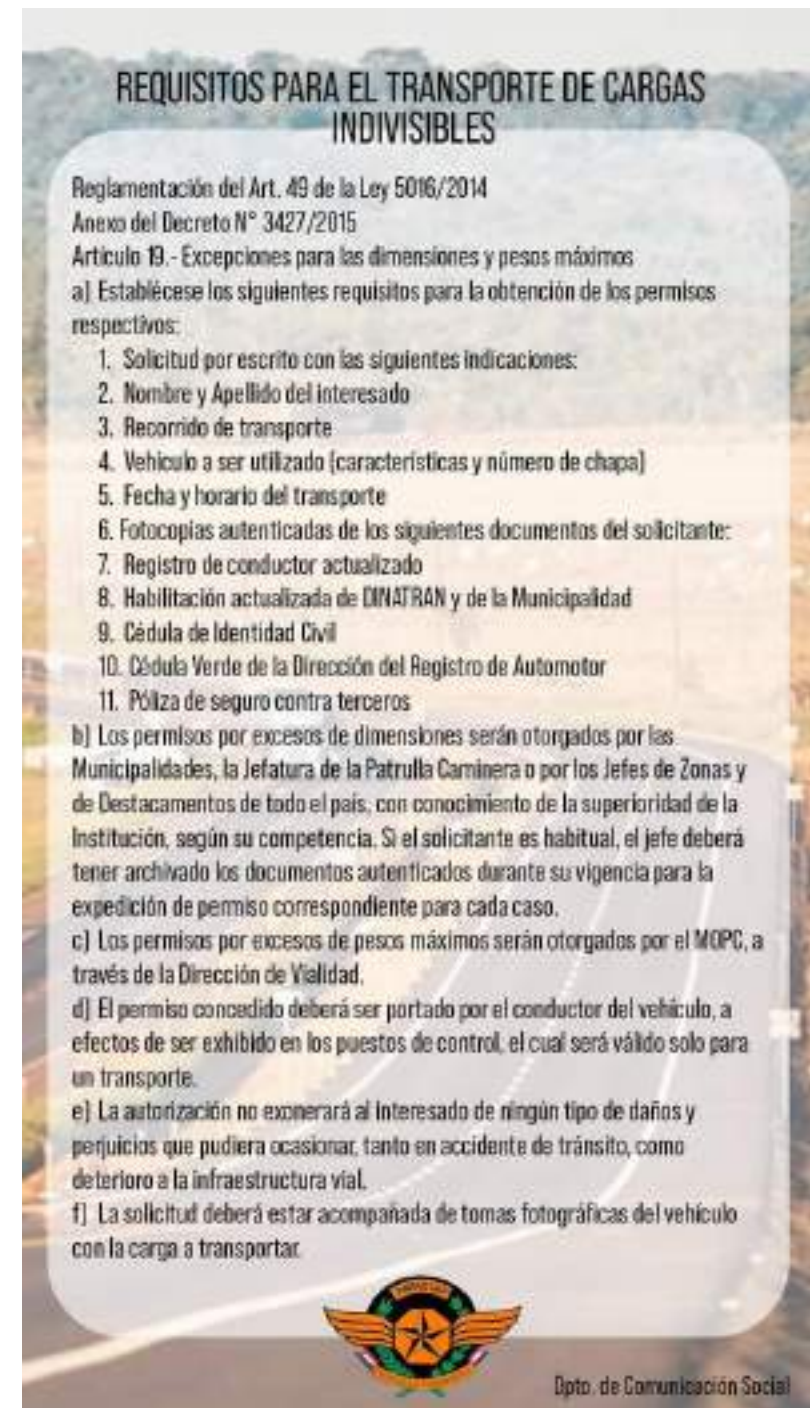




Sede virtual

Paraguay es un país sin litoral que se encuentra entre Argentina, Brasil y Bolivia, con grandes extensiones de pantanos, bosques subtropicales y chaco, extensiones de naturaleza que abarcan sabanas y matorrales. La capital, Asunción, en las orillas del río Paraguay, alberga el gran Palacio de Gobierno y el Museo del Barro, que exhibe cerámicas precolombinas y encajes ñandutí, estos últimos disponibles en muchas tiendas.

El **II InterCIPSEVI** – Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial, se celebra **del 15 al 20 de noviembre de 2020 con sede virtual en Paraguay**, promovido por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) del país, que tiene por misión proteger la vida humana y la integridad física de las personas contribuyendo a la preservación del orden y la seguridad en el tránsito terrestre.



Patrulla Caminera del Paraguay

10 de diciembre de 2020 • 🌐

El Inspector Mayor, Abg. Edgar Darío Fariña, Ayudante de la Dirección Nacional, participó del II Congreso Internacional de Seguridad Vial, InterCIPSEVI 2.020, desarrollado en modalidad virtual. El profesional de la Seguridad Vial, disertó acerca de "El aporte de la Patrulla Caminera del Paraguay en la Seguridad Vial". Dicha participación lo hace acreedor de un certificado de participación y reconocimiento.



PROFESIONALES

para la **SEGURIDAD VIAL**
INTERNATIONAL ASSOCIATION



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial