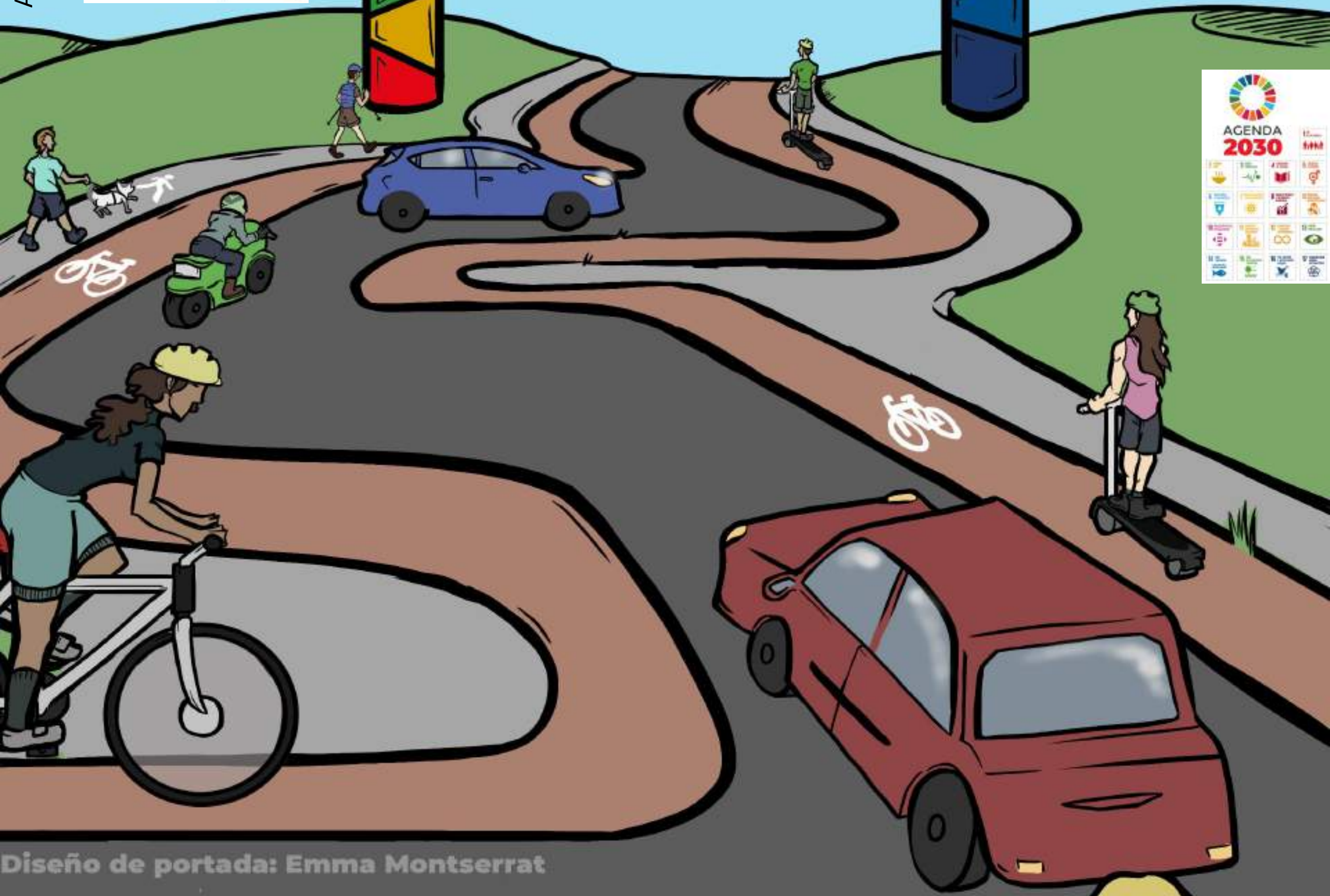




Agenda 2030 ODS

Objetivos Desarrollo Sostenible

"VISIÓN CERO VÍCTIMAS"



Diseño de portada: Emma Montserrat

"Avanzamos compartiendo el espacio para conseguir una movilidad más segura"





Art. 1 Relaciones Internacionales

Conclusiones de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

DECLARACION DE ESTOCOLMO



Art. 2 Educación Vial

Por ello, nuestra organización apuesta por la prevención, a través de fortalecer la confianza en la responsabilidad social del individuo mediante su educación a edades tempranas y en todo su ciclo vital.



Art. 3 Policía y Escuela

Pensemos en la Educación Vial como la clave en la prevención de siniestros viales; uno de los campos, entre otros a tener presente, la percepción, para dejar en claro que...-esto me puede suceder a mí-



Art. 4 Retención Infantil e Innovación

También es importante concienciar a la hora de introducir al bebé en un coche que ha estado al sol, debemos garantizar que la temperatura interior es la adecuada y que el sistema de retención infantil no va a quemar al bebé o a producirlo un golpe de calor.



Art. 5 Rescate en Tráfico y Emergencias

Cabe destacar del equipo técnico la capacidad intuitiva de sus componentes, que, sin tener una visión global, son capaces gracias a su experiencia y su entrenamiento, generar acciones coordinadas con meticulosa precisión.



Art. 6 Atención Post-Siniestro

A la hora de decidir quién deberá ser nuestro abogado encargado de nuestro expediente debemos de tener en consideración las siguientes premisas:



Art. 7 Psicología de Tránsito

Un factor importante sería la educación/formación desde edades tempranas en valores de grupo, de sociedad, de lograr el bien común.

Art. 8 Universidad y Educación

Es por ello que es necesario desde las universidades empezar a generar espacios de investigación institucionales que combinen las distintas ciencias en pos de la conformación de **la ciencia de la movilidad**.



Art. 10 Conducción Segura en Motocicleta



Los motoristas forman parte del grupo de usuarios más vulnerables de las vías. Su condición les favorece a la hora de circular en muchas situaciones, pero las consecuencias si se ven implicados en un siniestro de tráfico, son mucho más graves

Art. 9 Formación y Proyectos



Desde la asociación AIPSEV, compartimos y apoyamos la crítica constructiva sobre la necesidad de, no solo de nuevas infraestructuras

ciclistas en las ciudades, sino también de la necesidad de destinar mayor inversión y recursos para formación y educación vial



Entidades al día

Esta exigencia de rapidez, de inmediatez **genera una contradicción entre las normas y las exigencias de la vida.**

Nuestro objetivo es concienciar a la sociedad para que primen valores como respeto a la vida y a la integridad física por encima de otros valores imperantes.

Entrevista

Francesc Esteban Amat Pedagogo.



El ROA es una estructura metodológica que usamos muchos de los monitores de educación vial de España, así como otros formadores de otros campos como el sanitario. Para nosotros tiene que ver con darse cuenta de cómo aprenden las personas. Estructuramos la formación en tres pasos:

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. Estrategia de seguridad vial 2020-2030: una apuesta global

Jorge Roel Hernández Serrano. Coordinador del Área de Relaciones Internacionales

9

2 Educación Vial. Educar salva vidas

Rafael Ruiz Estepa. Colaborador del Área de Educación Vial

12

3 Policía y Escuela. Nuevos desafíos a sostener.

Isabel del Carmen Cano. Colaboradora del Área de Policía y Escuela

14

4 Retención Infantil e Innovación. Estudio sobre el aumento de temperatura de un coche al sol.

José Lagunar. Colaborador del Área de Retención Infantil e Innovación

16

5 Rescate en Tráfico y Emergencias. Equipo de rescate en accidentes de tráfico.

Néstor Crespo Rodríguez. Colaborador. Cabo de bomberos

18

6 Atención Post-Siniestro. La importancia de la defensa jurídica en el post accidente.

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

21

7 Psicología de Tránsito. Agenda 2030 y psicología del tránsito.

Rafael García Corral. Colaborador del Área de Psicología de Tránsito

22

8 Universidad, Educación y Formación Profesional. La academia y la ciencia de la movilidad.

Javier Soto Mellado. Colaborador. Director del Obs. de movilidad sostenible y seguridad vial UFLO universidad

27

9 Formación y Desarrollo de Proyectos.

Julio Fernández Bernal. Delegado de AIPSEV Comunidad Valenciana

29

10 Conducción Segura en Motocicleta. Fórmate y conduce seguro en motocicleta. Fundación AVATA

Alejandro Rancho Carracedo. Coordinador del Área de Conducción Segura en Motocicleta.

30



<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

P(A)T

Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico. 35

Entrevista

Francesc Esteban Amat

Pedagogo. Postgraduado en RRHH. Diploma en estudios avanzados y máster en investigación pedagógica. 38

Mi opinión

Semana Europea de la movilidad. "Día sin coches".

José María Navarro. Formador de formadores. Delegado de AIPSEV en Cataluña 46

Formato breve

47

Recursos Educativos

48

Contraportada

II InterCIPSEVI

51

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

OBJETIVO: AGENDA 2030

Comienza la cuenta atrás. Quedan 9 años para conseguir cambiar el mundo si cumplimos con los objetivos desarrollo sostenible. Pero, ¿cuáles son los 17 objetivos de desarrollo sostenible? ¿Cuáles están relacionados directamente con la seguridad vial?

La Organización Mundial de la Salud (OMS) asegura que los siniestros viales son una de las causas de muerte más numerosas, siendo la primera causa de fallecimiento entre el tramo de edades de los 5 a los 29 años de edad.

Cerca de millón y medio de personas pierden la vida en el planeta a consecuencia de los siniestros de tránsito, causando drama y dolor entre familiares y amigos de las víctimas.

Otra de las consecuencias, a parte del dolor que causan las numerosas muertes, es el lastre que ocasiona al desarrollo, tanto económico como social, a muchas regiones del mundo, las cuales no disponen de los medios necesarios a su alcance. Los accidentes viales cuestan aproximadamente unos 520.000 millones de dólares anuales, el equivalente al casi 5% del producto interior bruto (PIB) de los países con ingresos medio-bajos.

El 25 de septiembre del año 2015, en la Asamblea General de Naciones Unidas, se aprobó la Agenda 2030, donde un total de 193 países propusieron cambiar el mundo, tomando la decisión de acabar con la pobreza, la desigualdad, enfrentando retos sociales, demográficos y medioambientales.

Dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible hay tres que se pueden relacionar con la seguridad vial, siendo el ODS 3 **“Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades”**, uno de los más reseñables en este ámbito, concretamente la meta 3.6 **“Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito”**. Junto al anterior, el ODS 4 **“Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos”**, se une a este desarrollo, siendo un factor vinculante para reducir las víctimas de tránsito la formación y la educación vial. Y el ODS 11 **“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”**. Para garantizar accesos y sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Para llevar a cabo y cumplir con estos objetivos será necesario mayor implicación por parte de las administraciones y los gobiernos de los distintos países.

La conclusión es que, si somos capaces de educar y formar a los usuarios, lograremos reducir y erradicar las muertes por siniestros de tránsito y, como consecuencia, habrá mayor salud y bienestar en la población mundial.



Dirección

José María Navarro
revista@policiaeducador.com

Redacción

Rafael Ruiz Estepa
presidente@policiaeducador.com

Diseño

José María Navarro

Maquetación

José María Navarro

Redactores

José Manuel Bascon Moreno
José María Navarro González
Jorge Roel Hernández Serrano
Rafael Ruiz Estepa
Isabel del Carmen Cano
José Lagunar Herránz
Néstor Crespo Rodríguez
Gonzalo López Petrel
Rafael García Corral
Javier Soto Mellado
Julio Fernández Bernal
Alejandro Rancho Carracedo

Revisión lingüística

Antonio José Díaz Hernández
Enrique Olivares

Colaboradores

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

Edición

Año 2021 Tercera Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

Ilustración Portada

Emma Montserrat

Enlaces:

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

UN SUEÑO HECHO REALIDAD

En estos primeros días de septiembre hará un año que nos planteamos realizar un sueño que llevábamos varios años pensando. No sabíamos como empezar, no teníamos experiencia, no teníamos herramientas y lo peor de todo, no teníamos formación para realizarlo. Era un deseo y tomamos la decisión.



Siempre he dicho y pensado que para convertir en realidad un sueño, lo primero que debes hacer es empezar a esforzarte y salir de tu zona de comodidad. Todo lo desconocido te genera una etapa de pereza que cuesta romper y uno siempre tiende a buscar excusas.

También digo y pienso que para empezar algo nuevo solo se necesitan tus manos y sobre todo ganas de plantearte nuevos retos.



En estos primeros días de septiembre sale a la luz la tercera edición de nuestra revista *Seguridad & Educación vial*.

Quien nos iba a decir a nosotros que seríamos capaces, no sólo de conseguir editar el primer número, si no de mantener trimestralmente la edición.

Podemos manifestar con tranquilidad que el sueño se ha hecho realidad. No ha sido fácil y seguro que nos costará continuar manteniéndonos, pero hemos dado los primeros pasos.



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

En el primer número fuimos capaces de lograr un diseño propio, ni mejor ni peor que otros, pero nuestro. De estructurar su interior con el máximo rigor de una revista.

Dotando profesionalmente su contenido con artículos de nuestras áreas de trabajo. Concediendo entrevistas a personalidades de interés general y proporcionando ideas o recursos didácticos para su uso.



Vacúnate para erradicar los siniestros viales

En el segundo número. Con el ánimo de que la revista sirva para fines más allá de nuestra asociación, incluimos tres secciones más para dar espacio a otras entidades, opiniones, noticias y puntos de vista.

Creando los espacios, "entidades al día", "en formato breve" y "mi opinión". Con ellos queremos dar a conocer a personas y entidades que trabajan en pro de la seguridad y la educación vial.



"Avanzamos compartiendo el espacio para conseguir una movilidad más segura"

Este tercer número es el que nos confirma que vamos por buen camino. Hemos consolidado el diseño y mejorando la portada.

Nutrimos profesionalmente nuestros artículos y cuidamos en mantener la clase y el carácter de nuestros entrevistados, las entidades y las opiniones.

¡¡Bienvenida!!

Gracias a todo el equipo.

Ha sido un sueño hecho realidad.

José María Navarro.
Director de la revista

RELACIONES INTERNACIONALES

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030: UNA APUESTA GLOBAL

Desde que se desatarán todas las alarmas a nivel mundial en marzo de 2020, se estima que más de 3,4 millones de personas han fallecido por causa del coronavirus. Una pandemia que ha puesto contra las cuerdas a gobiernos, sistemas de salud, economías y al modo de vida de todos los países sin excepción. Todavía inmersos en doblegar esta amenaza mundial, ya podemos extraer conclusiones y enseñanzas con la esperanza de haber convertido este desafío en un despertador de conciencias, en una reflexión mundial que nos ayude a ser mejores, como personas y como sociedad, a valorar lo realmente importante en nuestra vida.

Del mismo modo que la Covid-19, otra pandemia causa estragos anualmente a nivel mundial. Se estima que anualmente fallecen 1,35 millones de personas en siniestros viales. Lo peor de este caso es que lleguemos a acostumbrarnos y asumamos como algo natural estas cifras, sobre todo mientras no nos afecten directamente.

Los siniestros viales son evitables en su gran mayoría, por lo que tiene aún más delito que no pongamos los medios suficientes para reducir en lo posible esta lacra mundial.



Con esta intención, el 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una [nueva agenda de desarrollo sostenible](#). Entre estos objetivos se encuentra la reducción al 50% del número de víctimas mortales en siniestros viales. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.



El Secretario General de las Naciones Unidas hizo un llamamiento para que todos los sectores de la sociedad se movilicen en favor de una década de acción en tres niveles: **acción a nivel mundial** para garantizar un mayor liderazgo, más recursos y soluciones más inteligentes con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; **acción a nivel local** que incluya las transiciones necesarias en las políticas, los presupuestos, las instituciones y los marcos reguladores de los gobiernos, las ciudades y las autoridades locales; y **acción por parte de las personas**, incluidos la juventud, la sociedad civil, los medios de comunicación, el sector privado, los sindicatos, los círculos académicos y otras partes interesadas, para generar un movimiento imparable que impulse las transformaciones necesarias.

De esta manera, Naciones Unidas lidera una propuesta de trabajo en la que desarrolla una serie de líneas de actuación para la consecución de objetivos concretos. Consciente de la gran diferencia entre países en niveles de renta, de seguridad, desarrollo económico y social, diferencias culturales, infraestructuras, agencias gubernamentales o de la fiabilidad de la recopilación de datos y posterior tratamiento, Naciones Unidas y diversas organizaciones vinculadas trabajan en la implementación de medidas concretas basadas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para lograr una movilidad segura, sana y sostenible.

Muchas veces vinculamos la lucha contra las muertes y lesiones exclusivamente con los siniestros. Sin embargo, Naciones Unidas incluye dos objetivos junto al de seguridad: movilidad sana y sostenible.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030: UNA APUESTA GLOBAL

Las cifras de muertos y lesionados se dispararían si incluimos a todas aquellas víctimas de efectos colaterales provocados por la movilidad como son las enfermedades respiratorias, consecuencia de la contaminación o el agravamiento de patologías cardiovasculares debido a la falta de ejercicio físico. De ahí el protagonismo de la Organización Mundial de la Salud, como organismo encargado por Naciones Unidas para combatir los efectos negativos de los actuales modelos de movilidad

Aunque el cumplimiento de los ODS es transversal, son el 3.6 para 2020, para reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo y 11.2, de aquí a 2030, para proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de mayor edad, los que hacen referencia directa a la seguridad vial.

La 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada el 19 y 20 de febrero de 2020, convocó a 1700 delegados de alrededor de 140 países, incluidos más de 70 ministros y viceministros y jefes de agencias internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y empresas privadas. Uno de sus objetivos fue hacer balance de los resultados obtenidos hasta el momento y plantear una serie de acciones a desarrollar en el próximo decenio

A solicitud de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Conferencia fue organizada por el Gobierno de Suecia en colaboración con la OMS.

El tema fue "Alcanzar los Objetivos Globales 2030", destacando las conexiones entre la seguridad vial y el logro de otros objetivos del Objetivo de Desarrollo Sostenible.



Conclusiones de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO

El ministro de Infraestructura de Suecia, Sr. Tomas Eneroth, presentó las conclusiones de esta tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial a través de la Declaración de Estocolmo.

La Declaración de Estocolmo se preparó en estrecha colaboración con el grupo directivo de la conferencia y pasó por una amplia consulta con los Estados Miembros de la OMS a través de sus representaciones permanentes en Ginebra, y una consulta pública transparente e inclusiva abierta a una amplia representación mundial.

En el documento se recibe con beneplácito la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 25 de septiembre, titulada "Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como marco para integrar la seguridad vial en otras áreas de la política.



ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030: UNA APUESTA GLOBAL

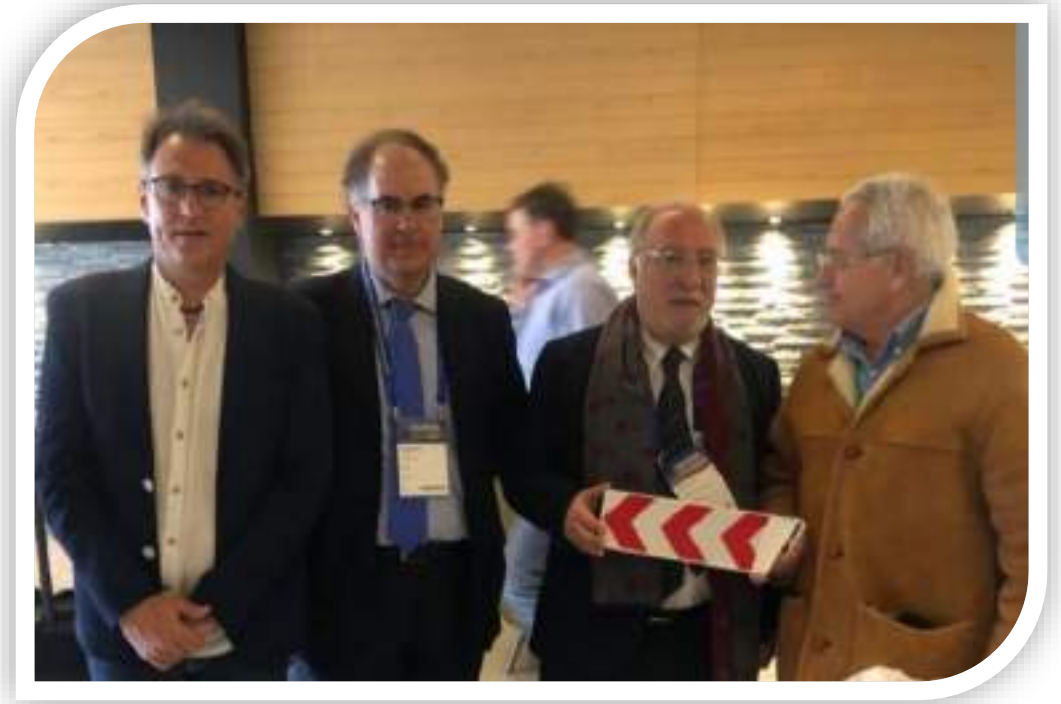
También se reconocen las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 como necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal enfoque de sistema seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países.

La declaración reconoce el impacto significativo de los accidentes de tránsito en los niños y jóvenes, y enfatiza la importancia de tomar en cuenta sus necesidades y las de otras poblaciones vulnerables, incluyendo a las personas mayores y a las personas con discapacidades.

El carácter global del desafío de seguridad vial exige la cooperación internacional y las asociaciones en muchos sectores de la sociedad.



AIPSEV asumió su compromiso participando activamente en esta tercera conferencia mundial de seguridad vial, participando en intensas jornadas de trabajo, compartiendo experiencias y estrechando lazos con diversas asociaciones y organismos públicos a nivel internacional.



De esta manera, agencias, organismos públicos, ONG e incluso particulares, podemos tomar conciencia de la propuesta global de objetivos y líneas de trabajo propuestas por Naciones Unidas y, a partir de las mismas, desarrollar un plan de trabajo que encaje con las diversas iniciativas desarrolladas por otros agentes, de manera que entre todos logremos alcanzar lo antes posible los objetivos fijados, con mayor eficacia y eficiencia. En este sentido, AIPSEV asume su compromiso fomentando proyectos de cooperación internacional a través de sus delegaciones, proyectos que compartiremos en próximos números de esta revista.



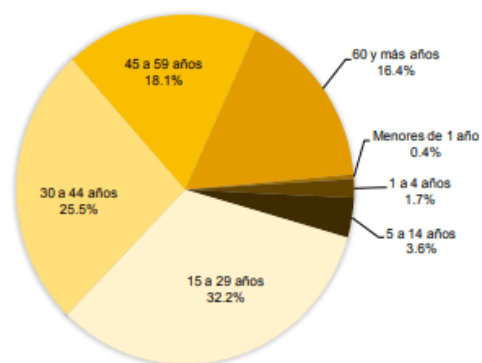
Apoyamos los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Jorge Roel Hernández Serrano
Coordinador del área

EDUCAR SALVA VIDAS

Según el informe mundial de la Seguridad Vial del año 2018 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 5 y los 29 años. Cada año mueren en el mundo 1,35 millones de personas a consecuencia de los siniestros viales, y cada día 3000 niños y jóvenes fallecen o resultan gravemente heridos.

Distribución porcentual de defunciones por accidentes de transporte según grupo de edad de la persona fallecida 2018



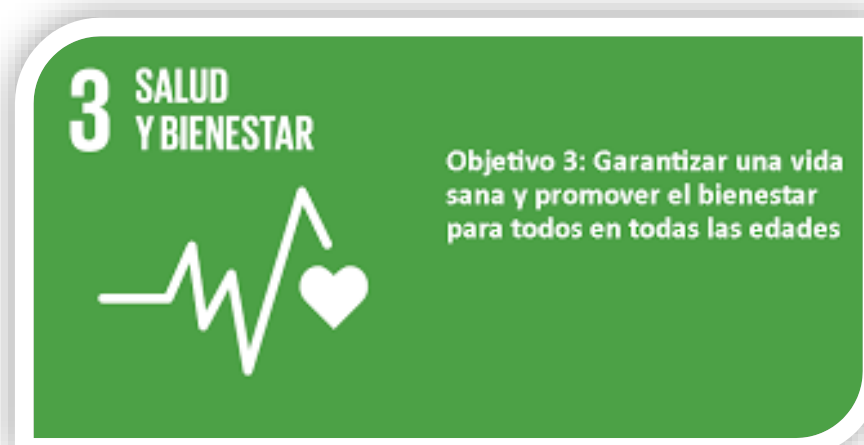
Nota: No se grafica el no especificado.
Fuente: INEGI. Estadísticas de mortalidad 2018.

Además del drama y el sufrimiento por las pérdidas de vidas humanas, los siniestros viales lastran el desarrollo económico y social de muchas regiones del planeta. Se estima que cada año los siniestros de viales cuestan 518.000 millones de dólares en el mundo, lo que representa entre el 1% y hasta el 5% del Producto Interior Bruto de los países de ingresos medios y bajos.

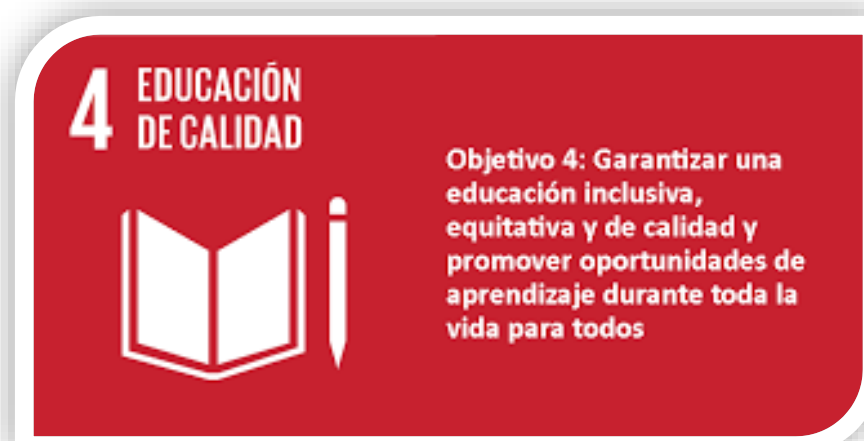
Ante la imperiosa necesidad de la prevención de los siniestros viales, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se incluyen "explícitamente" la reducción de las víctimas de la carretera.



Fuente: La Vanguardia.com



El ODS 3 insta a garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades. Más en concreto, la meta 3.6, plantea reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Para ello, se articulan acciones y medios para vigilar que se cumple la norma y para que disminuyan los riesgos al volante (velocidad, distracciones, uso del cinturón y casco o consumo de drogas y/o alcohol). Se trata de desarrollar políticas para una movilidad sostenible y segura.



El ODS 4 insta a garantizar una educación inclusiva, equitativa, de igualdad y que promueva la igualdad de oportunidades. Para reducir las víctimas de la carretera, la formación y educación vial son un factor decisivo.



El ODS 11 insta a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

EDUCAR SALVA VIDAS

Desde la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) estamos convencidos que es el momento de dar respuesta a este llamamiento a la acción. Mediante el impulso de alianzas en el ámbito local y la generación de conciencia social a través de la Educación Vial que ponga en valor la importancia de la movilidad segura, sostenible y saludable para que las ciudades sean auténticos espacios de convivencia.

Desde AIPSEV entendemos que es mucho más efectivo a largo plazo atacar la enfermedad enfrenándose a las causas que la produce, que, actuando solo sobre los síntomas, o lo que es lo mismo, "es mejor prevenir que curar". Por ello, nuestra organización apuesta por la prevención, a través de fortalecer la confianza en la responsabilidad social del individuo mediante su educación a edades tempranas y en todo su ciclo vital.



La misión de nuestra ONGD es reducir las lesiones y muertes por siniestros de tránsito, inspirados en la educación vial a edades tempranas y la formación, sensibilización y capacitación vial, durante toda la vida. A través de la Educación Vial los niños adquieren conocimientos, desarrollan las habilidades, los hábitos, las actitudes, y adquieren las competencias para moverse de forma segura en la vía pública como peatón, viajero o ciclista.

La educación vial en las primeras etapas de la vida, convierte a los menores en agentes de cambio en el ámbito familiar, que reeducan a los mayores, cambiando sus conductas en relación con el tráfico, a la vez que se forman como el primer eslabón del cambio cultural que promueva valores de autoprotección, respeto y solidaridad en el uso compartido de las vías públicas.



Fuente: Escudo Digital

La educación vial durante todo el ciclo vital, ayuda a los mayores a disponer de información para identificar los riesgos viales que les afectan para generar conductas de autocuidado que eviten y compensen esos riesgos.

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

Educar salva vidas y en esta tarea adquiere un rol fundamental la Familia y la Escuela, para prevenir siniestros viales, evitar sufrimientos y mejorar el mundo, porque mientras haya una sola víctima en la carretera siempre serán demasiadas.

Rafael Ruiz Estepa

Colaborador del área

Presidente de AIPSEV-ONGD

POLICÍA Y ESCUELA

NUEVOS DESAFÍOS A SOSTENER



Nuestra primera infancia no es ajena a este fenómeno social, desde que nacemos estamos inmersos en él, en los primeros años, acompañados de la familia u otros adultos; posteriormente, sin compañía, según avanzamos en edad vamos ganando autonomía. Es por todo esto que debemos seguir trabajando en el sentido de interpretar al tránsito como parte de la cultura, de la convivencia responsable y respetuosa; y favoreciendo el desarrollo del estudiante como ciudadano capaz, a futuro, de optimizar la calidad de vida de la comunidad donde se desarrolla.

"La persona y la sociedad viven en constante intercambio y en constante cambio".

Nuestras niñas y niños crecen, viven y aprenden en sociedad. A medida de su desarrollo y aprendizaje cambian e influyen en la sociedad, que también va cambiando. El tránsito cambia también, como todo alrededor. Y cambiamos todos los que nos movemos en él. Así es nuestra vida, la vida de los seres humanos. – ¡Esta es la vida que queremos mejorar!

En este intercambio entre personas y el colectivo social, lo determinante es la sociedad. Es por ello de la importancia que adquiere la primera infancia, y la familia. La diferencia consiste, en que el conocimiento es enseñado e instruido por docentes, técnicos, especialistas, instructores capacitados y a cualquier edad se debe realizar. La conciencia y tolerancia, que son aspectos de nuestra personalidad, no pueden ser transmitidas del mismo modo.



Inspectores de Tránsito de la Municipalidad de Córdoba.



Agentes de la Policía de la Provincia de Córdoba.



Trabajo en aula con docente.

Para lograr resultados, la tarea fundamental en la prevención, es el trabajo educativo. Comprende no solo la labor que está impartida desde las instituciones escolares que hacen referencia a la primera infancia, sino, al resto de los niveles educativos; incluidos los institutos de formación docente y técnico. Cuando hablamos de los distintos niveles, dos de las grandes preguntas de los formadores son: – ¿Qué hacer?, ¿Cómo hacerlo?

NUEVOS DESAFIOS A SOSTENER

Entonces, es prioritario dar a conocer las consecuencias de no haber tomado acciones en materia de prevención o bien haberlas realizado de manera inapropiada, generando sesgos costosos a recomponer. A modo de ejemplo ilustrativo, tomar en cuenta las actitudes positivas, en lo individual (personajes conocidos), como en lo social colectivo (encuentros en instituciones, para mostrar trabajos de formadores, etc.).



**Proyecto "Cuidemos la Vida" Institución de Nivel Primario.
Córdoba. Argentina**

Pensemos en la Educación Vial como "clave" en la prevención de siniestros viales; uno de los campos, entre otros a tener presente, la percepción, para dejar en claro que... -esto también me puede suceder a mí-. Tener la previsión de utilizar metodologías que sean dinámicas, visuales, apropiadas, entre otras, acorde a la edad de los participantes. Dicha acción educativa deberá ser encaminada al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes que mejoren los comportamientos; siendo un proceso continuo que abarque todas las edades.

Estamos hablando de Educar y esto va mucho más allá de limitarse a la enseñanza de señales; es la implicancia de un proceso que compromete a la persona en su totalidad, en sus aspectos psicofísico-individuales y en su relación con los demás, las creencias individuales sociales y su ambiente. Entendida la Educación Vial como contenido transversal pluritemático, que promueva el desarrollo de la persona en todas sus dimensiones, como por ejemplo en lo: individual, social y ético.

Conformándose ésta, con otros ejes transversales como la Salud, donde se entienda el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de siniestros de tránsito, para el cuidado y preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en la vía pública, espacio vial que nos pertenece a todos.

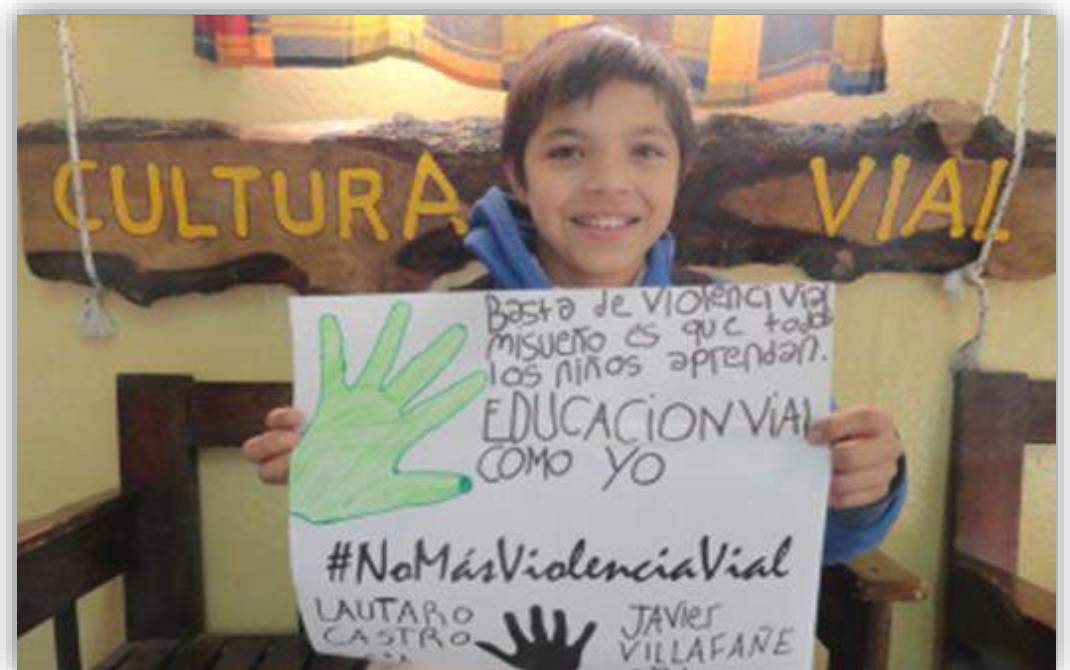


"La función principal de la Educación es tener personas libres y autónomas, con capacidad para analizar la realidad que nos envuelve, que participe".

Paulo Freire

Aunque el día a día nos sea difícil, debido a la conducta social imperante de nuestra comunidad y el colectivo social del que todos somos parte, que no estamos ajenos al accionar del ciudadano en la Vía Pública.

Convencida como docente, que desde las aulas y desde los primeros niveles educativos es imperativo abordar el tema de la Educación Vial.



Profesora, Isabel Cano
Colaboradora del área

RETENCIÓN INFANTIL E INNOVACIÓN

ESTUDIO SOBRE EL AUMENTO DE TEMPERATURA DE UN COCHE AL SOL

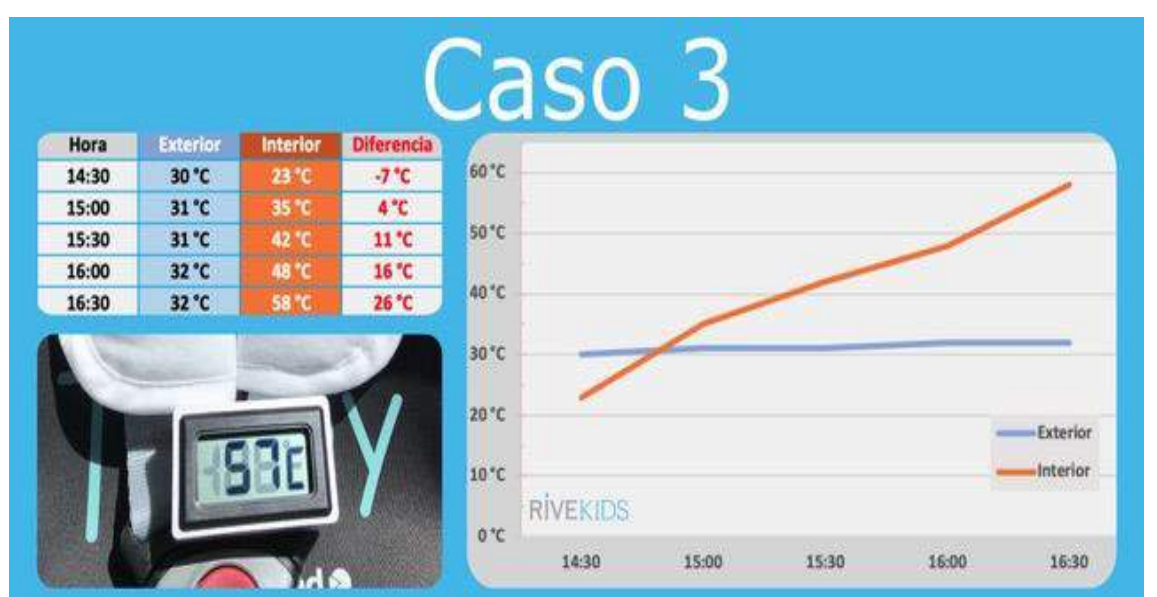
La temperatura que puede alcanzar un coche al sol es una gran desconocida que se puede convertir en una trampa mortal tanto para niños como para mascotas. Desde RiveKids, y con la colaboración de la Sociedad Española de Atención al Paciente Crítico, hemos realizado un estudio que nos muestra la temperatura exacta que puede alcanzar un niño en el interior de su sistema de retención infantil dentro de un coche al sol. La investigación se ha realizado en un vehículo con cristales tintados de intensidad media. En las mismas circunstancias, en un coche sin cristales tintados el aumento de temperatura en el interior es mayor y a mayor velocidad.

- Unas lunas tintadas homologadas ayudan a controlar la temperatura interior de un coche al sol. Sin embargo, el riesgo de dejar dentro de un coche al sol a un menor no desaparece.

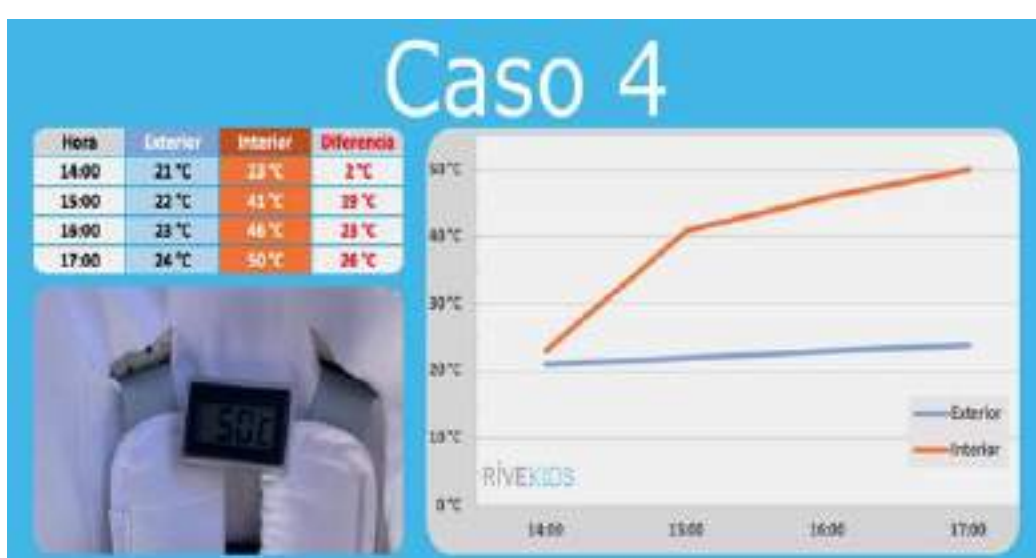
Lo más importante es desterrar la idea de que con una temperatura ambiente de 24 grados no hay riesgo para la salud de un niño en el interior de un coche al sol. En el caso 4 del estudio vemos que con 24 grados en el exterior y un sol intenso a las 17:00 horas, el interior del coche tenía 50 grados de temperatura en el sistema de retención infantil colocado en el asiento trasero derecho.

Todas las mediciones de la investigación se han realizado en el asiento trasero derecho porque, en el 70% de los casos, es donde se instalan los sistemas de retención infantil en España.

Cuando la temperatura exterior es de 32 o 36 grados, el interior del coche al sol se convierte en un atrampa mortal para los niños. En el caso 3 del estudio de RiveKids verificamos como en 2 horas, con 32 grados en el exterior, el sistema de retención infantil llega a los 58 grados de temperatura.



- "Las temperaturas por encima de 42 grados conllevan la muerte celular de órganos vitales de un menor de edad", **José María Arévalo La Calle**, Presidente de la Sociedad Española de Atención al Paciente Crítico (SEAPC).
- "La hipertermia mayor de 40 grados de origen ambiental provoca afectación progresiva de muchos órganos: muscular, cardiovascular, renal, pulmonar, neurológico... llevando a la muerte del niño, ya que, temperaturas por encima de 42 grados, conllevan la muerte celular, advierte **José María Arévalo La Calle** (SEAPC).
- "Los niños pequeños, por su inmadurez, son muy sensibles a temperaturas elevadas porque aún no tienen bien desarrollada la termorregulación", señala el facultativo de la SEAPC.



ESTUDIO SOBRE EL AUMENTO DE TEMPERATURA DE UN COCHE AL SOL

No todas las partes del coche al sol tienen la misma temperatura. Podemos encontrar diferencias de hasta 8 grados. En el caso 1 del estudio, con 36 grados en el exterior, tenemos 59 grados en la plaza del niño y hasta 65 grados en la parte delantera del coche donde no hay cristales tintados.



“EN LAS HORAS CENTRALES DEL DÍA, EN DOS HORAS, UN VEHÍCULO AL SOL PUEDE ALCANZAR CASI LOS 60°C, CUANDO EN EL EXTERIOR LA TEMPERATURA ES DE 32°C, UNA DIFERENCIA DE +26°C EN EL INTERIOR DEL COCHE”

La seguridad vial es un conjunto de normas y aprendizajes que ayudan a la convivencia vial, siendo la formación y la educación vial el pilar sobre el que se sustenta, bajo la opinión de RiveKids, dicha seguridad vial. La investigación sobre el aumento de temperatura en el interior de un coche al sol y la trampa mortal que supone para un bebé no sirve de nada si no se educa a la población en este peligro.

La seguridad vial es un conjunto de normas y aprendizajes que ayudan a la convivencia vial, siendo la formación y la educación vial el pilar sobre el que se sustenta, bajo la opinión de RiveKids, dicha seguridad vial. La investigación sobre el aumento de temperatura en el interior de un coche al sol y la trampa mortal que supone para un bebé no sirve de nada si no se educa a la población en este peligro.

CUATRO CONSEJOS CLAVES PARA ACTUAR CON SEGURIDAD FRENTE AL EXCESO DE CALOR EN EL INTERIOR DE UN COCHE:

1.No dejar NUNCA a un niño en el interior del coche solo. También extensible a todo tipo de mascotas.

2.Si no hemos cumplido el punto 1, existen en el mercado distintos **accesorios para no olvidar a un niño en el coche.** Accesorios, provistos con diferentes soluciones tecnológicas, que nos ayudarán a recordar y vigilar en todo momento que tenemos a un niño en el interior del vehículo.

3.Cubrir el sistema de retención infantil, cuando no está al niño, con una **funda anticalórica** o un sencillo parasol de salpicadero. De esta forma conseguiremos que la superficie de la silla, el arnés y el broche tengan mucha menor temperatura que si los da directamente el sol.

4.Rebajar la temperatura del interior del coche antes de montar al niño o bebé en el interior del vehículo.

Fuente: Estudio RiveKids
<https://www.rivekids.com/estudio-golpe-calor-coche-ninos/>

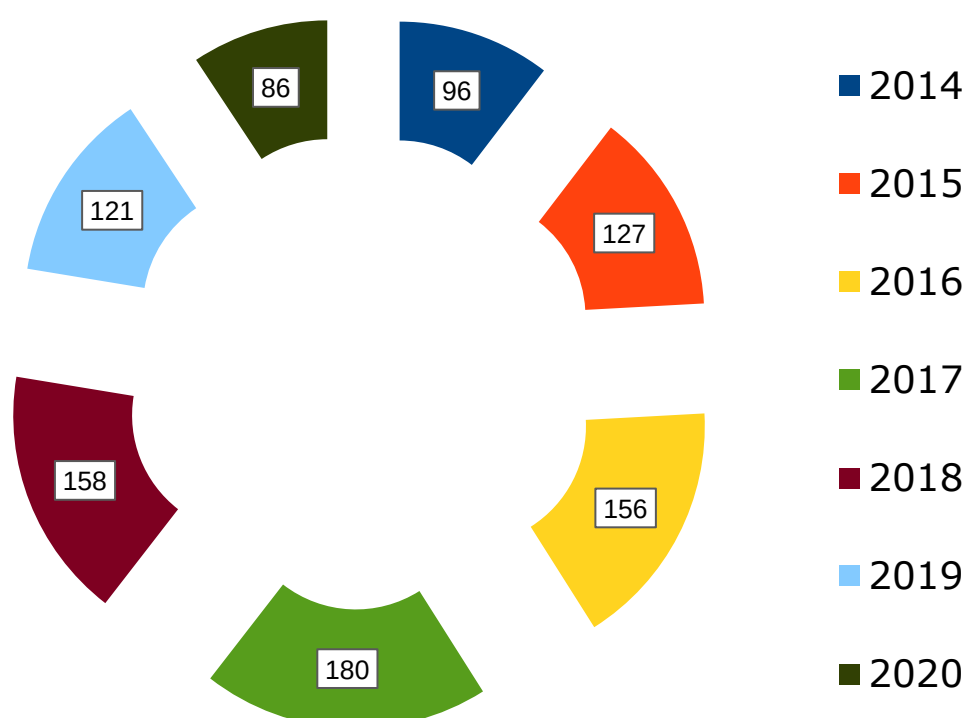
José Lagunar
 Colaborador del área
 CEO RiveKids

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

EQUIPOS DE RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

En los últimos años, los rescates en accidentes de tráfico han ido evolucionando a una gran velocidad debido a las nuevas tecnologías de los vehículos (GLP, eléctricos, nitrógeno, híbridos, GNG, etc.). Esta situación de progreso genera la necesidad de desarrollar nuevos métodos de intervención y actuación, dejando obsoletos antiguos protocolos de actuación.

En el año 2014 se crea el equipo de rescate en accidentes de tráfico del Consorcio de Seguridad y Emergencias de Lanzarote, con el objetivo de desarrollar e investigar acerca de las intervenciones en accidentes de tráfico, dada la alta siniestralidad en este tipo de actuaciones en la isla. Sirvan como ejemplo los datos de estos últimos años.



Este desarrollo, y las ganas de avanzar e investigar, derivan en un equipo de excelencia en accidentes de tráfico que participa en diferentes campeonatos a nivel Nacional y Mundial, obteniendo muy buenos resultados.

Estos campeonatos nos han brindado la oportunidad de mejorar como profesionales, de aprender de las experiencias de otros equipos y, a la vez, aportar las nuestras, dejando patente la necesidad de la formación y el entreno continuo para estar a la altura de los nuevos avances tecnológicos.

Cabe destacar en los últimos tiempos el avance de los profesionales de los cuerpos de bomberos en el trato psicológico al accidentado, gran olvidado de antaño.

Estos equipos se componen de un mínimo de 6 componentes con distintos roles, para una actuación óptima:

MANDO:

Lleva la dirección de la actuación, valorando riesgos y seguridad en la zona de intervención, tanto para los accidentados como para los propios componentes del equipo de intervención.

Destacar de este Rol de Mando, su capacidad psicológica y de liderazgo, consulta y escucha del resto de los miembros del equipo, ampliando la información necesaria, para él poder tomar decisiones más adecuadas en función de las alternativas posibles.



Antes de hablar de las funciones concretas del mando hay que recordar que un accidente de tráfico engloba tareas multidisciplinarias. En la práctica podemos encontrar la totalidad de las funciones desempeñadas por los bomberos: inclemencias, MMPP, riesgo eléctrico, rescate vertical, medio acuático, incendios, diversos atrapamientos o intervenciones con animales.

EQUIPOS DE RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

Por lo tanto, el mando debe desenvolverse en entornos dinámicos, ya que un accidente puede generar en otro aún mayor y, a su vez, dentro de este, las prioridades pueden cambiar por completo. Es por ello que tiene que ser capaz de gestionar toda la información, prever distintos escenarios y, en base a ellos, anticiparse y planificar la intervención. A la vez, supervisa al equipo y lo motiva para que el ritmo de la intervención no decaiga y delega funciones concretas para centrarse en otros entornos más globales, además de ser el nexo entre todos los servicios intervinientes, ya que es el garante de la seguridad.

Un buen mando es el reflejo de su equipo.



MANDO: (Chedey Rodríguez)

EQUIPO TÉCNICO:

Cabe destacar del equipo técnico la capacidad intuitiva de sus componentes que, sin tener una visión global, son capaces, gracias a su experiencia y su entrenamiento, de generar acciones coordinadas con meticulosa precisión.

Todas las acciones posteriores, en cuanto a la seguridad, tanto de los intervinientes como del accidentado, dependen de que se haya realizado una buena estabilización.



EQUIPO TÉCNICO: (Acaymo Rodríguez, Néstor Crespo y Rubén Guerra).

SANITARIO:

Además de llevar el control de la seguridad del accidentado durante las maniobras de excarcelación, destaca la atención por la atención psicológica y el apoyo al accidentado, al tiempo que es capaz de hacer una valoración de la gravedad de sus lesiones.

Esa capacidad de tomar diferentes decisiones en un mismo momento para realizar dos acciones diferentes, valoración física y tratamiento psicológico, requiere mucho entrenamiento y una gran experiencia.

Los datos que aporta son fundamentales para la decisión del mando, en cuanto al plan de extracción.



SANITARIOS: (Arón Rodríguez y Yoné Martín)

EQUIPOS DE RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

Desde el Consorcio de Seguridad y Emergencias de Lanzarote queremos destacar el gran trabajo y esfuerzo realizado por los distintos parques de bomberos que, sacrificando su tiempo libre y el de sus familias, dedican tantas horas para entrenamientos e investigación, demostrando así, en distintos campeonatos, la vocación y la capacidad de trabajo de estos profesionales al servicio público, con el único fin de dar la mejor atención al ciudadano.



Cabo de Bomberos: Néstor Crespo Rodríguez. Instructor de rescate en accidentes de tráfico. 12 años de servicio en Lanzarote

ATENCIÓN POST SINIESTRO

LA IMPORTANCIA DE LA DEFENSA JURÍDICA EN EL POST ACCIDENTE



En este número vamos a tratar someramente la importancia de contar con una defensa jurídica correcta en el proceso de recuperación de nuestro accidente.

Una vez que tenemos un accidente, han pasado los primeros momentos y estamos en la fase de recuperación, es muy importante que seamos guiados en el proceso jurídico por un abogado especialista en asuntos de tráfico y responsabilidad civil.

La recuperación médica correcta es tan importante como los trámites y plazos que se deben cumplir para que nuestro expediente de resarcimiento de los gastos y daños se despache ágilmente y sin incidencias.

A la hora de decidir quién deberá ser nuestro abogado encargado de nuestro expediente debemos de tener en consideración las siguientes premisas:

1.- **Especialización:** El área del derecho es tan amplia como asuntos de posible discusión existen en el mundo. Cada una de esas materias tienen su legislación, costumbres y procedimientos específicos, por ello es tan importante en nuestro caso la especialización en asuntos de tráfico y responsabilidad civil.

2.- **Independencia:** Es importante la elección libre de nuestro abogado. Muchas veces las compañías de seguros nos ofrecen la defensa jurídica con uno de sus tramitadores o abogados. Para estar seguros de que nuestro abogado no va a trabajar por intereses distintos o contrapuestos a los nuestros, elegimos un abogado de confianza.

3.- **Código deontológico/transparencia:** Con este concepto nos referimos a la exigencia que debemos hacer al despacho o abogado que nos represente. Debemos exigir que cualquier trámite, propuesta o posible acuerdo nos sea comunicado y explicado para tomar las decisiones, además de ser transmisor fiel de nuestros daños reales, así como firme en la defensa de nuestros intereses.



Desde el Área Post Siniestro AIPSEV estamos trabajando en la creación de un directorio de abogados que garanticemos que cumplen con los tres requisitos. Este directorio será público y ampliado para todos los puntos donde tenemos representación AIPSEV.

Esta labor, junto con la Certificación de Clínicas que estamos promoviendo nos permiten poner a disposición de las víctimas los centros de recuperación médica y defensa jurídica que cumplen con las exigencias y principios promovidos por AIPSEV.

Gonzalo López Petrel
Coordinador del área

PSICOLOGÍA DE TRÁNSITO

AGENDA 2030 Y PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

El 25 de septiembre de 2015, el mundo tomó la decisión de eliminar la pobreza y la desigualdad y enfrentar los retos sociales; medioambientales y demográficos. Con este objetivo, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 y 193 países suscribieron el acuerdo. Comenzó así un plazo de 15 años para alcanzar los 17 ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible), desarrollados en 169 metas.



La Seguridad Vial está enmarcada en 2 objetivos principales:

- Punto 3: Salud y Bienestar (3.6)
- Punto 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles (11.2)

Sin embargo, la movilidad de personas y mercancías es algo transversal a **todos** los ODS a desarrollar, el fin de la pobreza, erradicar el hambre, mejorar la educación, sanidad y el trabajo, cuidar nuestro planeta, su clima, etc., en todos ellos influye de alguna forma la Seguridad Vial; la humanidad se desarrolla –entre otros aspectos–, por su capacidad de transporte y desplazamiento, siendo el objetivo a alcanzar entre todos (Gobiernos, Administraciones, Empresas, Personas...) que sea una actividad segura. Invertir en Seguridad Vial es invertir en desarrollo sostenible.

Detallamos los 2 ODS en los que se explica de forma explícita la importancia de la Seguridad Vial para la Agenda 2030:

3 SALUD Y BIENESTAR



Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

3.1 Para 2030, reducir la tasa mundial de mortalidad materna a menos de 70 por cada 100.000 nacidos vivos.

3.2 Para 2030, poner fin a las muertes evitables de recién nacidos y de niños menores de 5 años, logrando que todos los países intenten reducir la mortalidad neonatal al menos hasta 12 por cada 1.000 nacidos vivos, y la mortalidad de niños menores de 5 años al menos hasta 25 por cada 1.000 nacidos vivos.

3.3 Para 2030, poner fin a las epidemias del SIDA, la tuberculosis, la malaria y las enfermedades tropicales desatendidas y combatir la hepatitis, las enfermedades transmitidas por el agua y otras enfermedades transmisibles.

3.4 Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.

3.5 Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol.

3.6 Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.



AGENDA 2030 Y PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

3.7 Para 2030, garantizar el acceso universal a los servicios de salud sexual y reproductiva, incluidos los de planificación de la familia, información y educación, y la integración de la salud reproductiva en las estrategias y los programas nacionales.

3.8 Lograr la cobertura sanitaria universal, en particular la protección contra los riesgos financieros, el acceso a servicios de salud esenciales de calidad y el acceso a medicamentos y vacunas seguros, eficaces, asequibles y de calidad para todos.

3.9 Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

3.a Fortalecer la aplicación del Convenio Marco de la Organización Mundial de la Salud para el Control del Tabaco en todos los países, según proceda.

3.b Apoyar las actividades de investigación y desarrollo de vacunas y medicamentos para las enfermedades transmisibles y no transmisibles que afectan primordialmente a los países en desarrollo y facilitar el acceso a medicamentos y vacunas esenciales asequibles de conformidad con la Declaración de Doha relativa al Acuerdo sobre los ADPIC y la Salud Pública, en la que se afirma el derecho de los países en desarrollo a utilizar al máximo las disposiciones del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio en lo relativo a la flexibilidad para proteger la salud pública y, en particular, proporcionar acceso a los medicamentos para todos.

3.c Aumentar sustancialmente la financiación de la salud y la contratación, el desarrollo, la capacitación y la retención del personal sanitario en los países en desarrollo, especialmente en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

3.d Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.



Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte



público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

AGENDA 2030 Y PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

11.b De aquí a 2030, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

La ONU lleva años dando importancia a la Seguridad Vial; en sus informes detalla que **cada 23 segundos fallece una persona en todo el mundo por un accidente de tráfico, que ocasiona 1,35 millones de víctimas mortales al año y es la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 15 a 29 años. La cifra de muertes globales por accidentes de tráfico pasó de 1,25 millones de personas en 2007 a 1,35 millones en 2018, casi 3.800 fallecidos cada día. El coste aproximado que generan estos accidentes, es de unos 520.000 millones de dólares anuales, el equivalente al casi 5% del producto interior bruto (PIB) de los países con ingresos medio-bajos.**

(Tanto el número de fallecidos por accidente de tráfico como la contaminación por transporte sigue aumentando.)



Principalmente la estadística detalla que **los peatones, ciclistas y motoristas** son quienes representan la mayoría de las víctimas mortales porque suman el 54% del total.



Estas cifras deben ser inasumibles por la sociedad; sin embargo, gran porcentaje de la población lo ve como algo "normal", este aspecto debe ser prioritario para tratar de disminuir drásticamente el número de siniestros viales. Debemos cambiar nuestra forma de pensar para que, como sociedad, ya no toleremos los accidentes de tráfico como una consecuencia inevitable de cómo nos movemos.

Aquí juega un papel fundamental la Psicología de Tránsito:

¿Por qué las personas que tienen capacidades y aptitudes adecuadas para la conducción realizan conductas peligrosas?

¿Por qué la gente conduce de forma distinta si va solo o si lleva un bebé en el vehículo?



AGENDA 2030 Y PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

Son muchas más preguntas; pero es mejor centrarse en la solución y ésta se da a nivel individual (cambio de actitudes) como a nivel de Administraciones Públicas; Gobiernos, Fabricantes de Vehículos...

Un factor importante debe ser la educación/formación desde edades tempranas en valores de grupo, de sociedad. De lograr el bien común y no fomentar el triunfo individual tratando de superar a los demás; debemos recordar que **conducir es un acto de educación**; compartimos el espacio con más personas; en un momento podemos ser conductores, pasajeros, ciclistas o peatones; de todos depende nuestra seguridad.



Los cambios de actitudes no son fáciles; pero con el tiempo se consiguen. En España se cumplen 15 años del carnet por puntos (se restan puntos por ciertas infracciones y se puede perder el permiso de conducción de forma temporal y con la obligación de realizar cursos de Sensibilización y Re-Educación Vial) habiendo obtenido una amplia disminución en el número de fallecidos en carretera.



Fuente DGT

También podemos ver el ejemplo de lo que ha ocurrido con la Fórmula E (coches eléctricos, en comparación con la Fórmula 1, coches a gasolina).

<https://news.un.org/es/story/2021/07/1494952>

La ONU recoge en una entrevista a Lucas di Grassi, piloto de Fórmula E del equipo Audi en la que relata cómo la Fórmula E empezó hace 7 años "como algo de broma y se reían de dicho proyecto. Luego criticaron que los coches eran lentos, que no hacían ruido. Luego empezaron a tomárselo en serio y, unos años más tarde, todos querían participar en la competición! El famoso físico estadounidense Richard Feynman, dijo una vez que la inteligencia se mide por la capacidad de la gente para adaptarse o entender el cambio sin ofenderse".



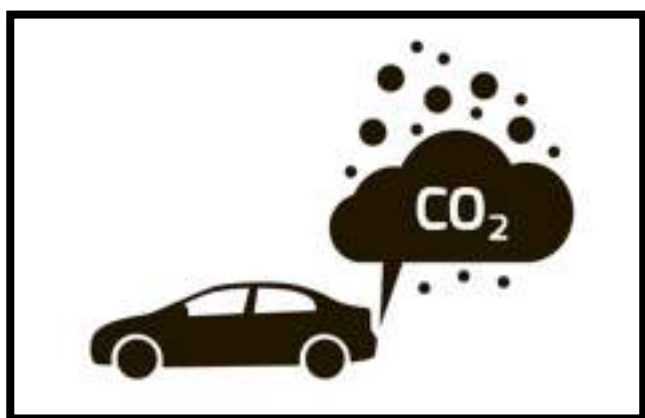
Este ejemplo de cambio a energía sostenible y limpia en la alta competición, debería servir de base para la movilidad en general; coches, motos, autobuses, camiones –se están viendo ejemplos–, incluso de barcos y aviones funcionando con energías distintas al petróleo. También está proliferando el uso del Vehículo de Movilidad Personal (VMP) patinetes eléctricos y similares, que facilitan la movilidad sin motores contaminantes; pero, si no se da en paralelo una educación/formación adecuada, pueden surgir nuevos problemas de tráfico; nuevamente. La Psicología de Tránsito tiene mucho que aportar.

AGENDA 2030 Y PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

La ONU aporta el siguiente dato: Desde 2016, el 90% de los habitantes de las ciudades respiraba aire que no cumplía con las normas de seguridad establecidas por la Organización Mundial de la Salud, lo que provocó un total de 4,2 millones de muertes debido a la contaminación atmosférica. Más de la mitad de la población urbana mundial estuvo expuesta a niveles de contaminación del aire al menos 2,5 veces más altos que el estándar de seguridad.



En todo el mundo, el transporte representa alrededor del 24% de las emisiones globales de CO₂, 3/4 partes provienen de los vehículos de gasolina; de ahí la importancia de incorporar energías limpias para la movilidad, por carretera principalmente.



Además de energías limpias, debemos facilitar y acercar el transporte público a las personas, en especial a las que estén en situación de vulnerabilidad (tal y como especifica el ODS 11.2). Es necesario hacer llegar a las administraciones públicas y empresas privadas la adecuación de dichos vehículos y políticas inclusivas para fomentar el uso del transporte público, especialmente para la población vulnerable:

- ✓ Vehículos con accesos adaptados.
- ✓ Sitios específicos reservados (por ejemplo, asientos para personas mayores).
- ✓ Espacios habilitados para acceder con silla de ruedas, coches para bebés o sillitas de retención infantil.
- ✓ Descuentos por usar el transporte público.
- ✓ Mayor frecuencia del transporte público y rutas adaptadas a las necesidades reales de la población.



Para finalizar, recordar que dichos objetivos son tareas de TODAS LAS PERSONAS, no esperemos a depender solo de lo que realicen las administraciones públicas, todos pueden aportar su granito de arena, para hacer de nuestro mundo un poco más sostenible. Tengo la certeza que la ONU ha hecho bien, en incluir en su página web, una guía para hacer partícipe a cada persona y así conseguir los ODS planteados; dejo el enlace:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/takeaction/>

En Seguridad Vial debemos seguir el mismo ejemplo; todo el mundo puede aportar algo para disminuir el número de siniestros viales, muertes, lesionados, sufrimiento y pérdidas materiales. (Las Principales Causas son: Velocidad, Distracción, Uso del Cinturón, Casco o Consumo de Drogas y/o Alcohol) y todos podemos tratar de contaminar menos el medio ambiente con nuestra propia movilidad. Desde la Psicología del Tránsito apostamos por ello.

Información obtenida través de publicaciones de la ONU, DGT (España) y experiencia profesional.

Rafael García Corral

Colaborador del Área

Psicólogo – Formador Vial

UNIVERSIDAD, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

LA ACADEMIA Y LA CIENCIA DE LA MOVILIDAD



Durante el último encuentro mundial sobre seguridad vial, organizado por Naciones Unidas, que definiría el futuro técnico en la materia, llevado a cabo en Estocolmo en febrero del 2020,

me llamó poderosamente la atención que la participación de universidades y espacios académicos fueron muy pocos, en un evento que se debatiría como eje las acciones basadas en fundamentos científicos, siendo el Observatorio Académico de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de UFLO Universidad, que dirijo, el único espacio catedrático de Latinoamérica involucrado en ese proceso tan importante.

Pero hubo algo más que me preocupó, en base a los lineamientos y su posible implantación. Los profesionales involucrados, las herramientas técnicas y las ciencias aplicadas muchas veces en los países que participan (principalmente en nuestra región) son llevadas adelante por profesionales que no tienen formación en seguridad vial o movilidad en general.

“Es por ello que es necesario desde las universidades empezar a generar espacios de investigación institucionales que combinen las distintas ciencias en pos de la conformación de la **ciencia de la movilidad**”.



Es por ello que es necesario desde las universidades empezar a generar espacios de investigación institucionales que combinen las distintas ciencias en pos de la conformación de la **ciencia de la movilidad**. Entre otras cosas, la pandemia nos enseñó lo complejo del análisis y solución que es la movilidad y que, si queremos resolverla con la visión de una sola ciencia (Salud, Ingeniería del transporte, economía, etc.), fracasamos o caemos en parches momentáneos que no resuelven el problema.

De ello es que propongo desde la academia empezar a construir, nutriéndose de todos los saberes: ciencias sociales, ciencias exactas, etc., pero sin perder la preponderancia de la **“movilidad sostenible basada en la seguridad vial de las personas, en un transporte accesible y en un ambiente saludable”**.

“el objetivo consiste en acompañar la nueva década de la seguridad vial 2021-2030, enmarcada en la agenda de desarrollo sostenible de Naciones Unidas”.

Por lo anterior es que desde el Observatorio Académico de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de UFLO Universidad, con diversas acciones proactivas, el objetivo consiste en acompañar la nueva década de la seguridad vial 2021-2030, enmarcada en la agenda de desarrollo sostenible de Naciones Unidas. Este espacio ha logrado realizar aportes inherentes desde las prácticas que estimulen una movilidad sostenible y a adquirir nuevas herramientas para construir “la ciencia de la movilidad”.

LA ACADEMIA Y LA CIENCIA DE LA MOVILIDAD

adquirir nuevas herramientas para construir “la ciencia de la movilidad”.

Cabe destacar que UFLO es una de las primeras universidades en alinearse a los ODS de la ONU y es en este marco que se crea el Observatorio, para comenzar a plantearnos de manera institucional cuáles serán los desafíos que propone la agenda global vinculada a la movilidad segura y sostenible.

“Las acciones principales son la construcción de la Red Académica para la movilidad sostenible, que será articulada desde el Observatorio de Movilidad de UFLO Universidad, con el objetivo de unificar las buenas prácticas en la región”

Las acciones principales son la construcción de la Red Académica para la movilidad sostenible, que será articulada desde el Observatorio de Movilidad de UFLO Universidad, con el objetivo de unificar las buenas prácticas en la región. En primera etapa para Latinoamérica implementamos una diplomatura universitaria en seguridad vial integral, que trabaja los conceptos más actualizados en la temática; siendo un posgrado que capacita e interactúa, ya con más de 200 investigadores de la región. Estamos encaminados para trabajar con el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR). Esperamos consolidar a través de su Red Global acciones sobre las doce metas para la seguridad vial y los ODS.



Esta nueva era de la educación virtual reclama de las universidades un rol fundamental para construir soluciones en conjunto a los nuevos desafíos de la ciencia de Movilidad. Es en este contexto que es importante destacar que el Observatorio Académico de UFLO firmó convenios con la Asociación Latinoamericana de Seguridad Vial (ALSEV), para coordinar e impulsar las acciones en la región; y con la asociación ACTIVVAS (organización de víctimas de hechos viales) para trabajar enfocados en la protección de los usuarios más vulnerables.



Javier Soto Mellado

Director del Observatorio de movilidad sostenible y seguridad vial UFLO Universidad

FORMACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS

ÁREAS DE FORMACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS



Mesa de Movilidad Obligada del Congreso Nacional de Medio Ambiente CONAMA2020

Julio Fernández Bernal, delegado de la AIPSEV para la Comunidad Valenciana (España). En la actualidad coordina la Escuela de Educación Vial "Pedro Tenza", escuela que se encuentra en su 50 aniversario, y trabaja como jefe de la Unidad Ciclista de la Policía Local de Elche (UCPLE).

Desde la asociación AIPSEV, compartimos y apoyamos la crítica constructiva sobre la necesidad de, no solo de nuevas infraestructuras ciclistas en las ciudades, sino también de la necesidad de destinar mayor inversión y recursos para formación y educación vial. Esa educación en valores que de manera transversal se hace hueco en el currículo nacional educativo y que emerge paralelamente como una necesidad medioambiental ligada a la movilidad Sostenible.

Durante las diferentes sesiones y ejes del congreso de Conama, celebrado el pasado mes de junio, se presentaron informes y datos que muestran el reflejo de la situación actual de la movilidad en nuestros territorios. Se plasmó con especial hincapié, los cambios comportamentales y de hábitos de movilidad, que la ciudadanía había experimentado después del largo periodo de pandemia. Sin duda, los resultados arrojados por las diferentes ponencias, nos muestran el camino y la importancia que debe poseer la Movilidad Sostenible en nuestras diferentes acciones educativas, que ligan y casan a la perfección con el amplio trabajo que veníamos desarrollando durante tantísimos años en el área de la Educación y la Seguridad Vial.

El martes 1 de junio de 2021 en el marco del 15º Congreso Nacional del Medio Ambiente, actividad coordinada por la Fundación CONAMA. Julio expuso que la **movilidad sostenible es la gran olvidada** y dejaba dos preguntas en el aire. ¿Es suficiente? ¿de qué nos hemos olvidado?

Al tiempo nos aportaba unos mensajes muy claros: Se reivindica **un equitativo reparto del espacio público**, se echa a faltar **una educación y formación vial de calidad** (no para cubrir el expediente), se debe impulsar **una educación en valores para la movilidad segura y sostenible** y es importante fomentar en los usuarios la **capacidad de pensamiento crítico**.

Comentó que en la vía pública no somos enemigos y que **tenemos un objetivo común**.

Sus palabras nos deben invitar a la reflexión. Tenemos que comenzar a evaluar el trabajo que realizamos para comprobar y valorar si es fiel a nuestros objetivos. Tenemos que encauzar decididamente y en común nuestro proyectos para que se hagan realidad los Objetivos de Desarrollo Sostenible que nos marca la agenda 2030 en movilidad.

A través de diferentes experiencias, se ha podido ver en el congreso, el compromiso de distintas instituciones públicas y privadas a distintos niveles y ámbitos de incidencia, con la intención de que sirvan de inspiración y ejemplo a otras.

AIPSEV está en ese compromiso de fomentar la **formación** y promover nuevos **proyectos**.

Les adjuntamos la ponencia, por si desean visionarla.

[Elx en Bici](#)

Felicidades Julio!!

Julio Fernández/José María Navarro

Colaboradores del área

CONDUCCIÓN SEGURA EN MOTOCICLETA

FORMATE Y CONDUCE SEGURO EN MOTOCICLETA – FUNDACIÓN AVATA



Aspectos generales de la conducción en Moto, Seguridad y Formación

1.- Fragilidad del Motorista.

Los motoristas forman parte del grupo de usuarios más vulnerables de las vías. Su condición les favorece a la hora de circular en muchas situaciones, pero las consecuencias si se ven implicados en un siniestro de tráfico, son mucho más graves.

Una buena concienciación de la fragilidad que representan el motero y, sobre todo, seguir las recomendaciones de la Dirección General de Tráfico pueden ayudar a continuar minorando las cifras de víctimas en carretera.

En este sentido, la prevención es la palabra clave para circular más seguro sobre una motocicleta, aunque sin duda, una óptima revisión periódica del estado general de la moto también es clave con el objetivo que perseguimos de Cero Víctimas.

La óptima revisión de la moto pasa por la comprobación de la presión de los neumáticos, el funcionamiento de los faros, los frenos, el nivel de aceite, el líquido refrigerante, ruidos extraños en el motor, comprobar y cambiar los filtros y otros aspectos como por ejemplo, confirmar que no vibran los retrovisores.

Pero uno de los aspectos sin duda fundamentales, es la protección. Llevar casco es obligatorio, y elegir el que mejor se adapte entre los diferentes tipos es vital, pues serán muchas las horas que lo llevarás puesto.

Los cascos integrales son los que brindan más seguridad ya que se encargan de cubrir tanto la cabeza, como la barbilla y la cara.

Los guantes, la ropa resistente a la abrasión, a los golpes y a las condiciones meteorológicas mas desfavorables, o elegir un buen calzado son determinantes a la hora de evitar males mayores.

Anticiparte a situaciones imprevistas, concentrarte en la conducción y mejorar una conducción defensiva ayudará a evitar siniestros. Tener en cuenta el ángulo muerto al realizar cualquier maniobra y por ejemplo, ser realista con el papel que juega el motorista en la carretera favorecerá la disminución de accidentes.

Intentar mantener la velocidad y la distancia de seguridad adecuada, adaptándose siempre a la meteorología y a las circunstancias de la vía. Y, sobre todo, presta atención a las señales que prohíben adelantar.



2.- En Moto, cabeza.

Cuando llega el buen tiempo resurgen en las carreteras las motocicletas y los ciclomotores. El problema es que con el calor se olvida un poco la importancia de un equipamiento adecuado a la hora de subirse a la moto.

FORMATE Y CONDUCE SEGURO EN MOTOCICLETA – FUNDACIÓN AVATA

El equipo de protección, a pesar de limitar las sensaciones de libertad y generar más grados de temperatura durante la conducción permite salvar la vida en muchos accidentes y es por ello por lo que recomendamos y exigimos que se tengan en cuenta las siguientes recomendaciones.

Casco de talla adecuada.

Según la OMS, el casco reduce la gravedad de las lesiones pero hay datos inquietantes. Cerca de un 20% de los cascos salen despedidos en el accidente debido a la elección de tallas inadecuadas o a no encontrarse bien abrochados. Recuerda, tu casco debe contener la etiqueta de homologación ECE, cubrir la frente por encima de las cejas; no moverse, ni caer sobre los ojos o la frente; no obstaculizar la visión periférica; y si utiliza gafas, no presionarlas ni reducir la visibilidad.

Una última recomendación es importante en este caso. Nunca volver a utilizarlo después de haber sufrido un accidente con el mismo.

Pantalones.

Las extremidades inferiores son la parte del cuerpo más expuesta al impacto. El factor de protección entre un pantalón fino o intermedio y unos gruesos está entre el 65% y el 96% respectivamente.

Guantes.

Existen muchos tipos de guantes con espesor y peso diferentes. Al igual que ocurre con los pantalones, la diferencia entre un guante intermedio y un guante grueso es de 93%, del primero, frente a un 95% del segundo. Revisar antes de comprar que su ajuste sea cómodo y que no resten habilidad ni sentido del tacto.

Chaquetas.

Las chaquetas más aconsejables son de piel o kevlar. Deberán tener en cuenta los colores que sean vivos para que sean percibidos por otros usuarios de la vía. Deben estar ajustadas y mantener los protectores de impacto en su sitio.

Botas.

Utilizar un calzado fino alcanza un factor de protección del 46% y en algunos casos ni siquiera alcanzan este porcentaje. Las botas de motociclista consiguen una protección casi del 95%. Utiliza el calzado adecuado pues su función es proteger pies y tobillos sin restar movilidad en el manejo de la moto.

Pero el calor no es incompatible con la seguridad. Es habitual, si nos fijamos, sobre todo, en sitios de playa encontrarnos con personas que conducen su ciclomotor o motocicleta en chanclas, pantalón corto, camisetas de tirantes e incluso en algunos casos, sin casco. Debemos ser conscientes de que cuando viajamos en moto nuestro cuerpo pasa a ser nuestro chasis. Si no hacemos uso de las prendas adecuadas, podemos resultar gravemente dañados; si caemos y vamos en pantalón corto o camiseta de tirantes, por ejemplo, al caer contra el suelo se produce un arrastre sobre el asfalto que deriva en abrasiones y lesiones. Incluso aunque sea un golpe de escasa entidad, no olvidemos que no es lo mismo viajar en moto que en coche, la estabilidad se pierde muy fácilmente, ocasionando la caída. El planteamiento es muy sencillo, ¿ponemos botas, casco y chaqueta para ir a la playa? Cada sitio requiere de una equipación, verdad?.



FORMATE Y CONDUCE SEGURO EN MOTOCICLETA – FUNDACIÓN AVATA

3.- Cursos de Conducción Segura en Motocicleta.

En La Fundación AVATA de Ayuda al Accidentado de Tráfico entendemos que una formación adecuada y profesional prestada tanto a conductores noveles como a conductores expertos ayuda a aprender, progresar y perfeccionar una conducción segura sobre la moto.

Los cursos de conducción segura se componen de clases teóricas y practicas con una duración entre 6 y 10 horas presenciales.

Parte de los contenidos impartidos por instructores profesionales son:

- Seguridad vial en dos ruedas.
- Equipamiento del motorista.
- Técnicas de frenada segura con y sin (ABS).
- Aproximación y trazado en curvas.
- Conducción defensiva
- Equilibrio
- Conducción segura en carretera.

Nuestros cursos son aptos para todos los niveles de conducción, desde carnet B hasta A y para profesionales.

4.- Cursos específicos dirigidos a Policías Locales.

Con la realización de los cursos de conducción segura en moto para las corporaciones locales, lo que se pretende es conseguir que la plantilla de motoristas de la misma, tenga un correcto equilibrio, conocimiento y conducción de la moto sobre todo en entorno urbano.

Con ello conseguimos una mayor eficacia y respuesta en conducción urbana, sobre todo evitando accidentes y siniestralidad en la plantilla.

Formación Teórica-Práctica:

Nuestra formación se compone de una parte presencial práctica de 7 horas, y de una parte teórica de 3 horas en grupos reducidos e individualizados con un ratio de 2 instructores por cada 4 agentes

Distribución del Curso:

- 3 horas teóricas
- 3 horas de ejercicios en pista
- 2 horas de ejercicios en pista de tierra
- 2 horas de conducción urbana



FORMATE Y CONDUCE SEGURO EN MOTOCICLETA – FUNDACIÓN AVATA

La realización de estos cursos para Policía Local son especialmente diseñados para las necesidades propias del cuerpo y el tipo de conducción urbana, la cual es el ámbito de trabajo de los motoristas.

Los cursos tienen una duración de 10 horas, dependiendo del nivel del alumnado, estos se pueden impartir en cualquier época del año. Los grupos para dichos cursos deben de ser reducidos, para poder aplicar una enseñanza de calidad y en lo máximo posible individualizada para corregir errores individualmente.

4.1 Contenido de los Cursos para Policías Locales.

1.Posición de la Conducción.

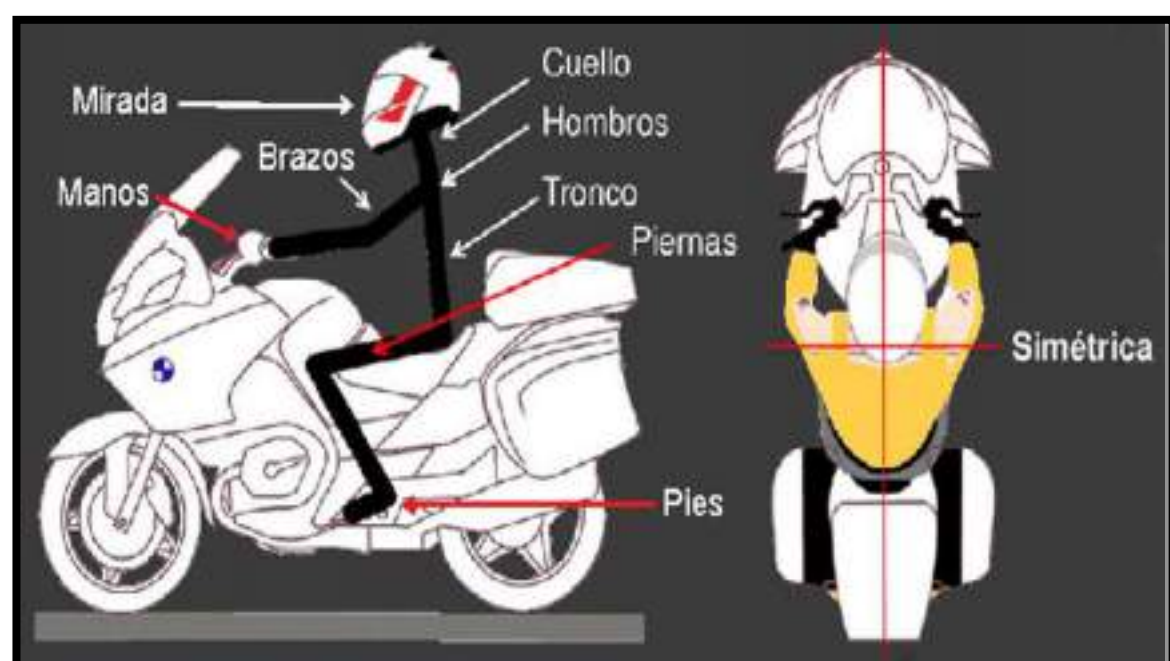
Una posición incorrecta aumenta la fatiga y resta tiempo de reacción y precisión.

Una colocación correcta de los mandos de la moto para mejorar la posición.

Así mismo la postura policial tiene que estar definida para imprevistos sobre la moto.

La postura de conducción puede modificarse, cambiando los elementos del triángulo de apoyo de nuestro cuerpo sobre la moto: manillar, sillín y estribos.

La postura no debe ser forzada. Manos y pies deben permanecer libres de cargas.



2.Aceleración y Desaceleración.

El manejo del gas es una habilidad de obligado aprendizaje y aplicación a todos los conductores de motocicletas.

Un buen uso del embrague en ciudad es lo que marca la diferencia para una buena reacción en el Servicio

3.Tiempos de reacción específicos Policía.

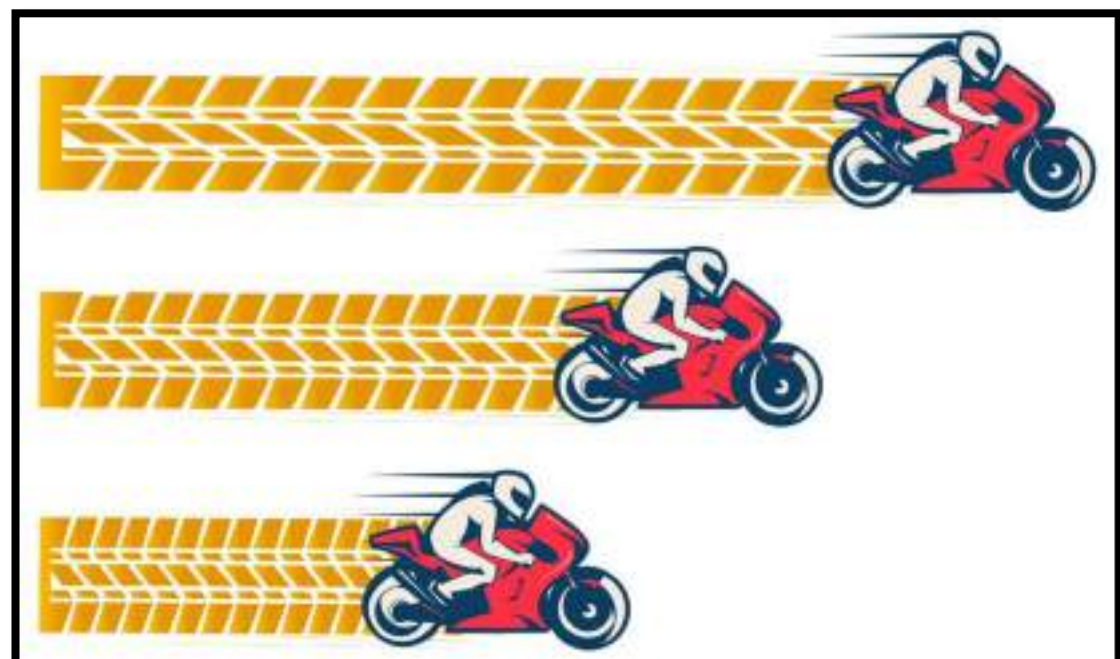
El tiempo de reacción varía en función del estado psicofísico del conductor, nunca por la velocidad ni por el estado de la vía

Distancia de reacción.

Distancia de frenado.

4.Dinámica y Gestión de la frenada.

Saber como se comporta la moto y entender las fuerzas que intervienen, ayuda a realizar una frenada mas efectiva y segura.



5.Bloqueo de ruedas.

Aprender a reaccionar y solventar el bloqueo de la rueda tanto delantera como trasera.

6.Actuaciones Policiales específicas para Motorista.

Ante cualquier tipo de situación durante el servicio, el motorista debe solventar la manera mas eficaz para el cumplimiento del mismo. Parapetar la moto, montar el arma sobre la moto, etc.....

FORMATE Y CONDUCE SEGURO EN MOTOCICLETA – FUNDACIÓN AVATA



7. Conducción específica para Policía Local en pruebas deportivas

La seguridad en las pruebas deportivas se encuentra estandarizada en todo el territorio nacional, es por esto que es necesario saber los protocolos y funcionamiento de las mismas, específicamente sobre todo para motoristas.



8. Esquiva de obstáculos

Ante un obstáculo no hay que bloquearse y pensar lo mas rápido para tener la reacción correcta.

9. Gestionar distintos tipos de curvas

Se realizaran giros cerrados y de slalom para distintos radios y trazadas de curvas.



10. Conducción con condiciones meteorológicas adversas

Aprender a gestionar este tipo de conducción en la motocicleta para aumentar la seguridad en la misma.

11. Pista asfaltada con diversos ejercicios con conos



12. Pista de tierra con diversos ejercicios con conos

Alejandro Rancho Carracedo
Coordinador del Área
Director General Fundación AVATA





Yolanda Doménech Moral.
Directora de la Asociación P(A)T

Yolanda Doménech Moral es licenciada en Psicología por la Universitat Oberta de Catalunya, Máster en Psicología Analítica y Psicoterapia por la Universitat de Barcelona. Forma parte de la junta directiva de la Sección de

Psicología de la Movilidad y la Seguridad y del Grupo de Trabajo de Duelo y Pérdida del Colegio de Profesionales de Psicología de Cataluña y es experta en Psicología de Emergencias.

Actualmente es la Directora de la Asociación [P \(A\) T](#) (Prevención de Accidentes de Tráfico) ONG española fundada en 1968. En ella trabaja desde 2004, siendo responsable de los programas de respuesta post accidente, atención a víctimas y facilitadora del grupo de duelo.

Desde 2016 es miembro de la junta directiva de la Federación Europea de Víctimas de la Carretera -FEVR- siendo la Consulta de Apoyo Psicológico. De 2017 a 2020 ha sido Coordinadora del Consejo Asesor del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Tráfico.

De su mano, conoceremos un poco más la Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T y le agradecemos su predisposición a atendernos y permitirnos conocer la historia y el trabajo que actualmente desempeña la entidad.

¿Cómo se fundó la entidad?

A finales de la década de los sesenta, se inició la motorización en nuestra sociedad y empezó un aumento constante del número de accidentes y de personas heridas y fallecidas a causa del tráfico. Viendo esta situación, en octubre de 1968 se funda en Sabadell la **Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)**, entidad privada sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública. La iniciativa partió de José Vinaroz Martínez, junto a un equipo joven de personas unidas por un mismo ideal: "salvar vidas" obteniendo un amplio apoyo en esa ciudad y extendiéndose poco a poco a otros lugares de España.



Fotos de diferentes etapas de la asociación P(A)T

En aquella época los mal llamados accidentes de tráfico se consideraban el precio a pagar por el progreso y P(A)T alzaba la voz para explicar que eran evitables. A principios de los años 90 la sociedad empezó a plantearse qué ocurría con las víctimas y afectados por siniestros de tráfico y desde entonces P(A)T también trabaja para mejorar sus derechos y calidad de vida, ofreciendo atención personalizada a víctimas y familiares.

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

Mayoritariamente víctimas de tráfico tanto directas como indirectas que acuden a la asociación en busca de ayuda y acaban colaborando en actividades de sensibilización y concienciación. Pero también profesionales que se dedican a la seguridad vial y personas interesadas en erradicar la violencia vial.



Foto de la conmemoración del
Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico

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

Mientras haya vidas truncadas a causa de la movilidad seguiremos trabajando y luchando por nuestro objetivo. Conseguir el objetivo cero víctimas requiere del compromiso de muchos y el papel de las asociaciones de víctimas como P(A)T que da voz a las víctimas y pone rostro a las frías estadísticas, es una de las claves para conseguirlo.

Cuando P(A)T empezó su andadura, no se hablaba de seguridad vial y el panorama era muy distinto. Como entidad pionera en España estamos orgullosos de haber abierto el muro de las administraciones y de haber ayudado a que la sociedad ponga la seguridad vial en un lugar destacado. Nos sentimos cómplices de muchos cambios legislativos, de mejoras en los derechos y en la atención a víctimas, aunque todavía queda mucho por hacer en este terreno.



Foto de la entrega de la medalla de plata con distintivo azul al mérito de la seguridad Vial en manos del ministro Fernando Grande Marlaska.

Entre otros premios y reconocimientos, P(A)T recibió la medalla de plata con distintivo azul al mérito de la seguridad Vial en noviembre de 2019. Una credencial que nos da aliento para seguir trabajando y evitar que haya tanto dolor a causa de la movilidad.

Nosotros creemos que es posible una movilidad sin víctimas. Quizás seamos utópicos, pero tal como dice Eduardo Galeano "La utopía está en el horizonte. Ando dos pasos, ella se aleja dos pasos y el horizonte avanza diez pasos más allá. ¿Entonces para qué sirve la utopía? Para eso, sirve para avanzar".

Hasta que no se consiga, no estaremos suficientemente satisfechos, pero seguiremos dando pasos para avanzar hacia el objetivo cero.

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

Trabajamos en 4 áreas: Prevención, atención post accidente, investigación y voz de las víctimas.

Por ejemplo, en el área de prevención participamos en numerosas actividades de concienciación como los cursos de recuperación de puntos, el *Canvi de Marxa*, charlas en

escuelas, campañas de concienciación como la realizada en 2018 #EvitemosQueSeRepita, etc.

Distracciones: ¿Cuántos metros avanzas a ciegas cuando utilizas el móvil mientras conduces?



Adhesión a la campaña internacional #love30 para la VI Semana de la ONU para la Seguridad Vial.



Participación en el programa para jóvenes "Canvi de Marxa"



"Evitemos que se repita": Exposición de vehículos accidentados en diferentes ciudades de España.



Concienciación en controles de alcoholemia



Así mismo organizamos jornadas para debatir sobre diferentes temáticas, en las que contamos con expertos y profesionales. Recientemente hemos organizado la XXIII edición de las Jornadas Mediterráneas de Seguridad Vial en la que debatimos sobre "Los retos de la

Segunda Década de Acción" y contamos entre otros con Etienne Krug, director del Departamento de determinantes sociales de la OMS o Mathew Baldwin Director General adjunto de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea.

¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

Tras un siniestro de tráfico las víctimas se sienten desorientadas y muchas veces desbordadas por la situación. P(A)T ofrece atención personalizada para ayudarles a recuperar su calidad de vida lo antes posible y evitar así un trauma de acción secundaria.

El apoyo y la escucha empática de otras personas que han pasado por la misma situación, unidas a una atención profesional, ayudan a transitar el doloroso proceso de ver truncada una vida.



Durante la pandemia hemos seguido con nuestro "Punto de Encuentro" en formato online

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

Para P(A)T es básico colaborar y unir fuerzas si queremos vencer la pandemia de los siniestros de tráfico. Por cierto, bienvenidos todos aquellos que quieran ayudarnos a ayudar. La prevención de siniestros de tráfico es un tema complejo en el que inciden múltiples factores y por lo tanto se ha de abordar de manera multidisciplinar.

Muestra de nuestro convencimiento de la necesidad de colaborar es el libro "50 años de la Seguridad Vial: una historia que contar" en el que contamos con la participación de numerosas personalidades claves en la historia de la Seguridad Vial.



Libro de P(A)T: "50 años de la Seguridad Vial: una historia que contar" en la estantería de las librerías y portada.

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

La movilidad no es un hecho aislado del resto de actividades de la vida diaria. Y cada vez más vivimos en la **cultura de la inmediatez** donde todo tiene que ser rápido, productivo, eficaz..., hecho que genera un **estrés constante** que nos lleva a actitudes de supervivencia, agresividad, prisas... y esto **no ayuda a la Seguridad Vial**.

Esta exigencia de rapidez, de inmediatez **genera una contradicción entre las normas y las exigencias de la vida**.



Atendiendo a la prensa



Comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados pidiendo acciones para erradicar la violencia vial

Nuestro objetivo es concienciar a la sociedad para que primen valores como respeto a la vida y a la integridad física por encima de otros valores imperantes.

Desde P(A)T creemos que hace falta un cambio de modelo en la sociedad para generar una movilidad más humana en la que nos protejamos mutuamente. Para ello participamos en numerosos debates, en prensa, etc. aportando nuestra experiencia y conocimientos con el objetivo de erradicar la violencia vial. No puede ser que exista tanto sufrimiento asociado al simple hecho de desplazarnos y como voz de las víctimas hacemos un llamamiento a la sociedad para hacer realidad este nuevo paradigma e integrar el respeto y la tolerancia como bases de ese cambio.

Muchas gracias Yolanda.



Francesc Esteban Amat

Le gusta en su trabajo hacer amigos. Entrañable y buen conversador. Es difícil hacer una entrevista a una persona tan querida, porque hay tantas cosas que contar que todas ellas se diluyen en una grata conversación y

uno no sabe donde acaba la pregunta y donde empieza la respuesta.

Francesc Esteban Amat. Pedagogo. Animador sociocultural. Postgraduado en Recursos Humanos. Diploma en estudios avanzados en Pedagogía. Máster en investigación pedagógica. Mentor y coach por EMCC. Es profesor de Formación en las organizaciones en la Universitat Ramon Llull. Socio fundador de FormAcció SLP (www.formaccio.net), consultoría de formación y RRHH radicada en Barcelona.

Pedagogo de formación y vocación, apasionado de la tecnología, fan de la formación de formadores y de pasárselo bien en el aula, sea como alumno, sea como persona formadora.

Hace casi 30 años que imparte formación de formadores en educación vial, junto a su equipo de Formacció. En los últimos 10 años ha formado a más de 5000 personas en cursos de formación de formadores para la movilidad segura (Policías Locales, Ertzainas, Mossos d'Esquadra, Policías Forales, formadores viales, prevencionistas, profesores, maestros, monitores, ...).

Ha recibido varios premios por su contribución a la educación vial (Adevic, Fetevi, Atesvan) y ha sido ponente en muchos congresos y jornadas tanto nacionales como internacionales.

Autor junto con su equipo de diferente material de educación vial entre los que cabe señalar libros de formación de formadores, planificaciones para diferentes edades y niveles educativos, juegos electrónicos de seguridad vial, cursos presenciales y *on line*, materiales para la escuela, para la recuperación de puntos, para la tercera edad, ...

----- Querido Francesc:

- **Cómo fueron tus inicios en la Educación Vial.**

Era joven, muy joven. Licenciado en Pedagogía. Hasta ese momento había hecho muchas cosas de pedagogía social: había estado dirigiendo actividades de tiempo libre y animación sociocultural, había estado trabajando con chavales con dificultades de aprendizaje, había estado dando clases de formación ocupacional, había estado trabajando en la integración social de jóvenes de familias desestructuradas... Tenía claro que el mundo de la escuela, todo y que también lo había probado, no era lo que más me interesaba. A un par de amigos también pedagogos, Letizia y Antonio, les llegó la propuesta de hacer un curso de formación de formadores para profesorado de autoescuelas. La propuesta venía de Josep Lluís Pedragosa, director de la Gerencia de Seguridad Vial (lo que hoy es el Servei Català de Trànsit) y exsubdirector de la DGT.

¿Que qué sabíamos de tráfico? ¡Hombre! Teníamos el carnet de conducir y sabíamos que el semáforo tenía tres colores, pero... Realmente, no mucho más. Extrañamente, después de una entrevista, Pedragosa creyó en nosotros, en nuestra manera de hacer, en nuestra capacidad de sorprender y de enseñar. Contamos, y no es poco, con la colaboración de María Farners de Cruz, técnica de la Gerencia que nos ayudó a encontrar la "punta vial" a todo aquello.

Poco después de aquel curso, nos pidió también hacer otro curso para policías locales que hacían educación vial. La semana antes del primer curso (en el año 1992) nos dijeron que, en lugar de un grupo, tendríamos dos. Y dos días antes de empezar, que, en lugar de dos, serían tres grupos. Así que las siguientes dos semanas nos las pasamos entre policías locales, jugando y haciendo jugar, inventando cuentos viales con la metodología de Rodari, aprendiendo muchísimo de los problemas de la calle y reflexionando muchísimo entre sesión y sesión.

Cuando acabó el curso, los participantes nos hicieron un regalo... A mí me tocó un payaso de papel maché que tengo todavía en un lugar preminente de mi despacho.



Cuando me lo dieron, recuerdo que me pidieron que "no perdiera nunca el niño que hay en mi interior". Y eso he hecho. Nosotros les hicimos también un regalo a ellos: un recuerdo con una historia que venía a decir que no busques fuera lo que tienes dentro, que "tú eres el

mejor recurso". Y eso también me ha acompañado siempre, las ganas de extraer lo mejor de la gente.

- **Qué opinas de los monitores que conociste en tus inicios**

Pues te puedo decir que algunos de ellos son ahora mis amigos... Eran tiempos heroicos, donde no había estructuras, y donde la mayor parte de las cosas se hacía desde la voluntad. Y esa voluntad, ese hablar desde el corazón, suplía en la medida de lo posible las carencias que había, tanto de los conocimientos pedagógicos como de los recursos materiales. Por suerte, mucha de la gente que está hoy en día en la educación vial, bebió de esa energía, de esa pasión, de esa voluntariedad. Y ahí siguen. Después de ir dando cursos por aquí y por allá, de ver y crecer con los monitores durante mucho tiempo, puedo decir que tengo muchos amigos policías y monitores de educación vial. De hecho, si miras mi Facebook lo puedes comprobar fácilmente...

- **Qué es desaprender para aprender**

Je, je... Buena pregunta... Empecemos un poquito antes... ¿Qué es aprender y cómo aprendemos? Aprender rima con hacer, pero no con "estudiar". Es decir, "aprendo", cuando llevo algo a la acción. Si no, es sólo un saber enciclopédico, acumulado, que no vale para la vida.

Es decir, "aprender", tiene que ver con las actitudes que tengo que me llevan hacia los cambios que hago. Esas actitudes, evidentemente, vienen influidas por las cosas que sé (mis conocimientos), por las cosas que siento (mis emociones), y por las cosas que me pasan (mis experiencias).

Piensa en ti mismo. En las cosas que te servían cuando tenías 20 años y no eras policía todavía. Probablemente, tu experiencia como policía (y tu experiencia como educador vial, evidentemente) han ido cambiando lo que piensas y lo que eres. Estoy seguro de que aquél accidente de un joven de 18 años que ya no volvió a su casa, te transformó. Estoy seguro de que ver como los jóvenes reflexionan acerca de su seguridad, te sigue transformando. Estoy seguro también de que ver cómo los niños y niñas siguen pasando por el paso de peatones un tiempo después de que fueras a la escuela a enseñar educación vial, te sigue transformando y alimentando tu alma.

Desaprender es un concepto de original de Kurt Lewin que ya tiene unos años. Significa que me encuentro con situaciones que ya no puedo resolver desde mis esquemas. Que necesito "descongelar" lo que sé y adaptarme a la nueva situación para volver a "congelar" lo que pienso. Es difícil cambiar, amigo mío. Sobre todo, cuando tenemos los esquemas muy interiorizados. Y esto sirve tanto para los peatones, que tienen que aprender a convivir con ciclistas y VMP, como para los Monitores de Educación Vial, que tenemos que descubrir que muchas veces nos quedamos cortos en el impacto que generamos en nuestros alumnos y alumnas.



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

Pues ahí llegamos al concepto de contínuum educativo. Medio en broma y medio en serio solemos decir que de los 3 a los 103 años. Pero vamos, lo que queremos decir es que hay que intervenir en todas las edades y en todos los colectivos que tengan la autonomía suficiente para influir en su propia seguridad.

¿Puedo ir a los dos años? Hombre... Mejor ves a otro lado y espérate a los 5. Tu intervención será más rentable. Eso seguro. El problema principal de la educación vial es que la asociamos con la escuela, cuando está claro que la mayor parte de la gente que se mata no está en edad escolar. Hay que seguir interviniendo en la escuela primaria, evidentemente, pero hay que incidir muchísimo más en la secundaria, en el mundo universitario, en la formación profesional, en el mundo laboral (importantísimo trabajar con los riesgos laborales viales, tanto *in misión* como *in itinere*), y también con los adultos mayores, mientras sean personas conductoras tanto de un vehículo como de sus propios zapatos (peatones).

- **¿Y quiénes deben ser los formadores? ¿Qué rol debe jugar la familia?**

La familia es el primer agente educador. Su rol es básico y principal. Pero probablemente, necesitan de apoyos tanto materiales como de conocimientos o metodológicos. Esto tiene más tela de la que parece, sobre todo después de las primeras edades.

Otro gran agente educador es el profesorado. Ellos son los responsables de la educación vial en la escuela. Los monitores de educación vial somos un recurso privilegiado, un fantástico recurso, un maravilloso recurso, pero, eso, sólo un recurso al servicio de la escuela. Hay que trabajar para que la educación vial, que ya tiene muchos contenidos en el currículum escolar, sea cada vez más protagonista en nuestras aulas. Y para eso hay que formar al profesorado, hay que sensibilizar a las AMPAS (Asociaciones de madres y padres del alumnado) y hay, evidentemente, que formar a los Monitores de Educación Vial.

En mi experiencia, la policía, por su trabajo, está muy sensibilizada en el tema, pero también puede haber otros agentes educadores como las asociaciones de víctimas, los profesores viales (profesores de autoescuela), clubs ciclistas, escuelas de tiempo libre... Entre todos, seguro que podemos reducir los siniestros de tráfico.



- **¿La educación vial sirve realmente para disminuir los accidentes?**

Si. Y no. Bueno. Depende. Si está bien hecha... ¿Sirven los espaguetis para alimentar el cuerpo humano? Si están bien cocinados, sí. Si te los comes crudos, más bien serán indigestos, Y si los dejas 60 minutos hirviendo, probablemente vas a comer carbonilla.

Ahora, ¿Qué es una "buena educación vial"?

Pues te puedo dar un decálogo, más o menos...

- Si les dices lo que hay que hacer en lugar de que lo digan ellos, no es una buena educación vial
- Si se aburren como ostras en lugar de ser los protagonistas de la acción, no es una buena educación vial
- Si les hablas de las normas pero no de los riesgos, no es una buena educación vial.
- Si les hablas a la cabeza en lugar de llegar a su corazón, no es una buena educación vial.
- Si les quieres explicar muchas cosas en poco tiempo, no es una buena educación vial.
- Si es una acción aislada y no una intervención sistemática, no es una buena educación vial. ¿Evalúas lo que haces? ¿No? Pues no tienes idea de para qué sirve.
- Si sólo les diviertes y no les haces pensar en voz alta, no es una buena educación vial.

- Si piensas que haciendo educación vial de pequeños ya serán magníficos conductores de mayores, es que no es una buena educación vial
- Si confundes la educación vial con el entreno en una pista de cars, no es una buena educación vial. Prevenir es minimizar los riesgos del ahora, y no del “para cuando sean mayores”
- Si piensas que “la letra con sangre entra”, que “yo ya se lo he dicho y seguro que a alguno alguna vez es posible que le sirva”, si repites la misma sesión exactamente igual una y otra vez, o si, como ya tienes mucha experiencia vas e improvisas, estoy seguro de que tampoco es una buena educación vial.

Bueno, creo que con esto ya me van a odiar unos cuantos, pero aquí estamos para provocar y para discutir... que para decir lo mismo que todos, no vale la pena.



- **¿Crees que la administración invierte lo suficiente en educación vial? ¿Y si no, qué se puede hacer?**

No.

No invierten lo suficiente en educación vial.

Vamos, ni por asomo.

Invierten en publicidad. Pero en educación, pues muy poco.

Más bien diría que algunas instituciones públicas están desinvirtiendo.

Cada vez hay más consciencia, pero se necesitan medios, un currículum transversal de educación vial, un sistema de gestión de competencias, ...

Y hablar. Hablar entre las distintas instituciones. Entre los monitores de aquí y de allí. Justo por eso vuestra revista es una gran iniciativa.

Hay que presionar cariñosamente a las administraciones para que apoyen realmente la educación vial. Formar a los técnicos de educación y de movilidad. Y conseguir que los monitores de educación vial estemos asociados. Yo estoy, por ejemplo, en una asociación de monitores en Catalunya que se llama ADEVIC (que tu ayudaste a fundar, por cierto), que está federada con otra asociación que se llama FETEEVI (a nivel nacional en España). Pero echo de menos algo que agrupe y aglutine a todos los interesados no sólo a nivel local, sino a nivel global. Que nos intercambiamos marcos, propuestas, ideas, prácticas, porque las prácticas no se pueden “copiar”, hay que adaptarlas a la realidad de cada país, de cada cultura, de cada sitio concreto donde vas a intervenir.

La educación vial la debemos impulsar desde abajo, porque desde arriba no se siente suficientemente la necesidad. Si los que vemos la necesidad no la impulsamos, en lugar de ir hacia adelante, iremos hacia atrás.

Para sumar, hablar, discutir y dialogar, siempre me encontrará quien quiera. Hace falta ser muchos más y hacer mucho más ruido.

- **¿Cómo ves la educación vial en España y fuera de España?**

Debilucha. Tenemos que crecer e impulsarla mucho más. Hay una gente fantástica, de verdad. Me emociona mucho ver la implicación de los policías, de los profesores de autoescuela, de los preventistas... Son gente fantástica, implicada y comprometida. Con pasión, con corazón. Que le meten ahí muchísimas horas y esfuerzos, no siempre recompensados desde la organización a la que pertenecen.

En Catalunya, mi tierra, está creciendo bastante, así como en otros territorios que conozco bien como el país vasco, navarra, baleares, o andalucía, por poner varios ejemplos. A nivel europeo, en la mayoría de los países no hay una estructura potente de educación vial, más bien iniciativas aisladas. Y en Hispanoamérica, creo que se está llegando a un punto interesante donde cada vez más se ve y se vive la necesidad de la educación vial, pero creo que mayoritariamente se está todavía en la fase de enseñar conocimientos, no de trabajar las actitudes desde la emoción.

Entre los monitores de educación vial, hay gente muy creativa. Mucho. La primera cosa es que la gente, los participantes, se diviertan haciendo educación vial, independientemente de la edad que tengan. Y para eso, el primero que se lo tiene que pasar bien es el monitor. Pero no hay suficiente con la diversión. Hay que usar y saber usar metodologías como el dilema moral, las simulaciones, los juegos de rol y en general, todas las metodologías que hacen que el participante sea el verdadero protagonista. Y luego está la habilidad del formador con la conversación guiada para ir llevando al grupo hacia la reflexión y hacia el compromiso de acción.



- **¿Eso tiene que ver con eso a lo que le llamas ROA?**

¡Hombre! ¡Eso me suena!

El ROA es una estructura metodológica que usamos muchos de los monitores de educación vial de España, así como otros formadores de otros campos como el sanitario. Para nosotros tiene que ver con darse cuenta de cómo aprenden las personas. Estructuramos la formación en tres pasos:

- o R de Reflexionar. Ayudar a las personas a sacar sus ideas previas, lo que piensan y saben acerca de algo, las cosas que tienen bien entendidas y las que no.
- o O de Ofrecer posibilidades de formación. Donde permites que la gente avance más allá de sus conocimientos actuales, donde pueda adquirir nuevas estructuras de pensamiento, llegar a conclusiones diferentes de lo que pensaba anteriormente.
- o A de Aplicar. Las cosas si se quedan en la teoría simplemente no sirven. Es como si tu pareja se enfadara contigo porque no le has regalado nada por su cumpleaños y tú como disculpa dijeras: "si, pensé en comprarte flores, pero al final no te las compré".

No creo que se quedara muy contenta. No se trata de saber teóricamente cómo se atraviesa un paso de peatones, si no de que la gente lo practique y descubra que la cosa tiene su truquito, que no es tan "sencillo" como parece.

Sé que explicado así es un poco difícil de entender. Las personas que lean la entrevista pueden ir a ver las programaciones que hicimos para el país vasco ([Competencias para la seguridad, competencias para la vida](#): programaciones de educación para la movilidad segura;) o el libro que publicamos con el Servei Català de Trànsit en Catalunya. Está en catalán pero lo puedes traducir con un traductor en línea ([Formació de formadors per a la mobilitat segura](#),) . En estas dos webs hay mucho material para los monitores de educación vial y son de acceso libre. Si necesitáis más información o tenéis dudas, ya sabéis dónde estamos: www.formaccio.net .



- **¿Prevención o sanción?**

Prevención, evidentemente.

La sanción, por lo menos tal y como suele estar organizada, no es más que un castigo administrativo. Como si no presentaras la declaración de hacienda, por ejemplo. Y eso, evidentemente, no es educativo. La sanción no educa: castiga. Eso no es malo, Evidentemente ayuda a que la gente cambie de conducta durante un tiempo, pero en cuanto se acostumbra al sistema, si no ha cambiado la cultura donde está ni su percepción de riesgo, vuelve a la conducta original.

Ahora: ¿Hace falta poner sanciones? Desgraciadamente sí. Pero para mí, el problema principal no es que la gente se salte las normas, sino que la gente admita un nivel de riesgo por encima del que pueden gestionar. Y para mí de eso se trata: de que la gente aprenda a percibir el riesgo, que las personas se den cuenta de su vulnerabilidad y de la vulnerabilidad de las otras personas, que valoren las consecuencias de los accidentes y se den cuenta de sus causas y de la necesidad de tener una conducta preventiva.

O sea que prevención. Pero bien hecha. Y masiva, de tal manera que incida en el nivel de riesgo que aceptamos socialmente. O hacemos eso o no conseguiremos avanzar. No podemos poner un policía detrás de cada ciudadano. Y los riesgos cambian y las normas también. Y si no, recordemos lo que está acaeciendo con los VMP. Se trata de conseguir que la gente PIENSE, no sólo que la gente OBEDEZCA. Pero ese, evidentemente, es mi punto de vista.

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

Trato de hacerlo. No soy perfecto. Conforme me voy haciendo mayor, me doy cuenta de que mi comportamiento es más preventivo al cruzar un paso de peatones, por ejemplo. Lo cruzo en diagonal si la calle es de dos sentidos, y espero a que los coches hayan parado del todo. Miro a los conductores a los ojos y trato de anticipar lo que harán motos y bicis. Ahora, si son las tres de la mañana y hace frío, y el semáforo de peatones está en rojo y no viene nadie, pues me cuesssssssssssssta esperarme a que se ponga verde... Para mí las normas tienen que avisar de los riesgos. Si me encuentro una señalización de curva cerrada y de disminución de velocidad y después la curva es abierta, probablemente, la siguiente vez que vea la señalización le haré menos caso. Y eso no es bueno para mi seguridad.

También me pasa que a veces me paso de velocidad, sobre todo si cambio de coche, porque el nuevo coche, si es eléctrico, por ejemplo, no me da esos avisos del riesgo que me da mi coche habitual. Si quieres sentir qué es el riesgo, cógete un 600 de los años 60 y verás que tu percepción de riesgo aumenta drásticamente...

- **¿Por qué los monitores te llaman el "gurú" de la E.V.?**

Je, je... Te voy a confesar que por un lado me llena de orgullo y por otro me da un poco de vergüenza. La primera cosa que hay que decir es que ponen en mí lo que es tarea de un equipo que a lo largo de casi 30 años ha ido haciendo evolucionar la educación vial en este país. Para ser justo, debo hablar de Antonio y Celia, que empezaron el camino con nosotros, de Letizia, mi socia a lo largo de todo este tiempo y gran experta en el tema, de Brenda y Ana, Sonia y Sandra, formadoras del equipo que le han dado mucha pasión a este reto y con las que he compartido sueños, risas, cansancio y ese insaciable tratar de hacerlo cada vez mejor. Siempre hemos huido de esa sensación de "esto yo ya lo he vivido". Cuando estamos demasiado en la zona de confort, cambiamos la actividad.

Este camino no nos lo hemos inventado nosotros. Lo hemos ido co-construyendo con monitores de todas partes, que hemos tenido en las diferentes formaciones que hacemos por los distintos territorios. Siempre hemos tratado de hacer lo que decimos que hay que hacer. Siempre hemos querido no dar recetas sino enseñar a cocinar. Hemos querido ser inspiradores y no prescriptores. Hemos tratado de ser humildes y coherentes con lo que hacemos, y meter mucha pasión y mucho esfuerzo en lo que hacemos.

Como dice aquella vieja frase de *Antoine de Saint Exupéry*, "Si quieres construir un barco, no empieces por buscar madera, cortar tablas o distribuir el trabajo, sino que primero has de evocar en los hombres el anhelo del mar libre y ancho...".

Y eso tratamos de hacer.



Y los cambios que generamos en los monitores de educación vial van mucho más para allá que aprender objetivos o metodologías, sino que transforman a las personas, les ayudan a comunicar mejor con sus parejas, a ser más asertivos, más conscientes de lo que generamos en los otros, a conectar mejor la razón con la emoción, y, si me lo permites, a ser mejores personas. Y eso, por lo menos para mí, es algo muy valioso. No puedes enseñar lo que no eres. Si quieres educar en la autonomía y la responsabilidad (dos de los valores que lleva la educación vial), tienes que ser el primero en crear autonomía y dar responsabilidad. Y eso contribuye a que la gente recuerde lo que dices, por que recordar (re-cordar tiene el mismo origen etimológico que "cardio") es volver a pasar las cosas por el corazón.



Parte del equipo de "Formacció" que trabaja con el corazón

DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

La primera cosa que te quiero decir es que, como bien sabes, hacer definiciones es una manera de proyectar actitudes. Las uso mucho en el aula para descubrir lo que verdaderamente pensamos.

Alumno: Alumno, metafórica y etimológicamente es "el que es alimentado". Me gusta más participante, que es "el que participa". Si no participas, no aprendes.

Enseñar: Profesión nunca suficientemente valorada la de maestro, profesor, docente o enseñante... Pero ojo: Enseñar es fácil. Lo difícil es hacer que la gente aprenda.

Metodología: Es la manera en que hago las cosas. Si un martillo, en lugar de dar un martillazo, lo uso como un palo de billar, poco conseguiré. O si lo uso para abrir una botella, probablemente no consiga mi objetivo. ¿Te has pensado si la metodología que usas en el aula se corresponde con los objetivos que pretendes?

Conductor: Si no recuerdo mal, en la ley de tráfico se define como la "persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales". Todos somos conductores, en la medida en que conducimos y nos conducimos. Los peatones nos tenemos que dar cuenta que también somos conductores. Estamos tan acostumbrados a ir por la calle que no nos damos cuenta de los riesgos.

Evaluación: Palabra que confundimos habitualmente con examen. Evaluar es hacer una valoración sistemática de lo que hago. Si no evalúo, no sé lo que estoy haciendo.

Ciclista: conductor del vehículo más frágil. A veces no se da cuenta de que es un vehículo, y a veces no se da cuenta de la vulnerabilidad de los peatones. Por suerte, cada vez, hay mayor conciencia por parte de peatones, conductores y ciclistas de su rol y fragilidad.

Paso de peatones: Lotería que compramos varias veces al día, sea como conductor o como peatón.

Competencia: Integración de conocimientos, habilidades y actitudes que se usa mucho en Recursos Humanos y en los sistemas profesionales y educativos. Definir un sistema competencial para la movilidad segura y sostenible es un paso imprescindible para establecer un currículum coherente para toda la población.

Riesgo: Número de boletos que compramos de la lotería anterior. Pensamos que el riesgo es bipolar, pero lo cierto es que el riesgo "0" no existe. El problema es que actuamos desde el riesgo percibido y no siempre somos buenos leyendo el riesgo real.

Monitor/a de educación vial: profesional que tiene conocimientos de educación y de movilidad, generalmente muy implicado en lo que hace. Usa técnicas de animación de grupos y metodologías activas. Consigue que los participantes reflexionen acerca de sus riesgos.

Movilidad Segura y Sostenible: Utopía que cada día está más cerca. No puede haber sostenibilidad (medio ambiente) sin seguridad (cero muertos).

Formacció: Es el nombre de mi empresa. Una contracción, en catalán, de "formación en la acción". En castellano, sería "FormAcción". Para mí resume lo que es la formación: una formación sin acción (es decir, sin influir en la conducta) no sirve. Y también tiene que ver con cómo hacer la formación, con la metodología: No se aprende estando sentado y escuchando, sino moviéndose, discutiendo, jugando, representando, ... Para mi FormAcció es un estilo de vida, un sueño compartido con una serie de profesionales, un sitio donde aprender, donde experimentar, donde emocionar y emocionarse. Cualquiera que nos busque, ahí nos encontrará, con la puerta abierta y una sonrisa.



Autodefinición

Soy un tipo con suerte. Hago un trabajo que me encanta y me obliga a crecer cada día. Me interesa mucho la educación vial porque reúne un par de cosas importantes para mí: trabaja con la vulnerabilidad de las personas y se mueve en la contradicción

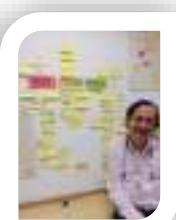
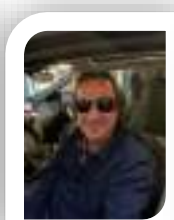
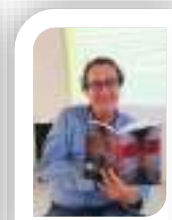
entre lo que somos, lo que queremos ser y lo que nos gusta que piensen que somos. Me apasiona el cambio de las personas y me interesa ayudarlas no desde el consejo sino desde la transformación, con el máximo respeto hacia las ideas y la trayectoria de cada uno. Justo por eso soy también coach y mentor. Me encantan los niños y niñas, pero me apasiona trabajar con los adultos, desde una metodología que no niegue su historia ni su opinión.

Creo que desde la educación vial se puede ayudar a cambiar este mundo, haciendo una sociedad más justa, más respetuosa, donde los ciudadanos de cualquier edad seamos el máximo de autónomos y de responsables. Cada vez más convencido de la importancia de la ética del cuidado, busco su unión con la más tradicional ética de la justicia. Me encanta trabajar con la percepción del riesgo de las personas, discutir acerca del aprendizaje y el cambio y trabajar (y enseñar a trabajar) en equipo. Por eso lo que soy se lo debo en gran medida a Brenda, Anna, Sandra, Sonia y a todos los que han pasado por Formacció.

Especialmente a mi querida socia Letizia, con la que tantas cosas hemos vivido, creado y compartido. Me interesa crear en comunidad. Por eso trabajo codo a codo con los monitores de



educación vial, de igual a igual. Tengo dos hijas ya adultas con las que me apasiona vivir experiencias. Me encanta descubrir culturas y gastronomías. No hay nada tan práctico como una buena teoría ni nada tan teórico como una mala praxis. Me encanta pasear, conducir, los atardeceres de verano, viajar, conocer gente, enseñar y aprender. Soy un apasionado de la vida. A tu disposición. ¿Hablamos?



Gracias Francesc, como siempre un placer charlar contigo.

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD. "DÍA SIN COCHES".



La semana Europea de Movilidad se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre.

Es una iniciativa que se originó en Europa en el año 1999 y cuenta con el soporte de la Comisión Europea desde el año 2000.

Durante la semana se celebran actividades con el fin de promover una movilidad sostenible y segura e impulsar acciones para las buenas prácticas y establecer medidas permanentes.

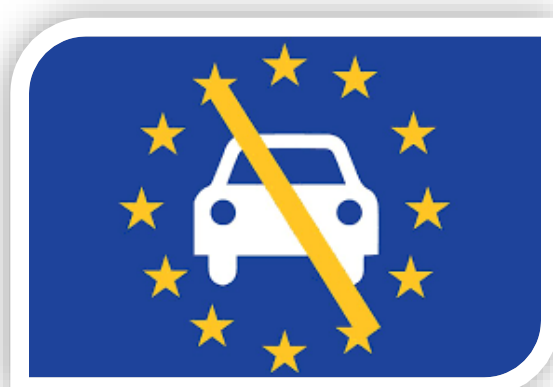
Digamos que es una campaña dirigida a sensibilizar a los ciudadanos, sobre los efectos dañinos que produce el uso desproporcionado del vehículo privado en las ciudades, para la salud pública y el medio ambiente, y los beneficios que representa desplazarse caminando, usando el transporte público, la bicicleta u otros medios no contaminantes.

Cada año se elige un tema y un lema para la campaña.

El tema de este año 2021 es: **"Movilidad sostenible, saludable y segura"** y el lema: **"Por tu salud, muévete de forma sostenible"**.

La Comisión Europea ha puesto el foco en la salud, tanto física como mental, y en los desplazamientos que realizamos por nuestros municipios, para que sean de forma sostenible.

El último día de la semana de movilidad, el 22, se celebra el **"día sin coches"** día que dio origen a toda esta iniciativa.



El **"día sin coches"** nació con el propósito de que los ciudadanos de a pie, los que cada día nos desplazamos a nuestros trabajos o vamos a la compra o realizamos gestiones, tuviéramos la conciencia, la sensibilidad y

el convencimiento de que ese día, deberíamos dejar los coches en nuestras casas y trasladarnos a nuestra rutina diaria con otros medios menos contaminantes y más sostenibles.



Eso no ha sucedido.

No es por falta de interés de las administraciones, que durante esa semana se vuelcan en realizar un montón de actividades y eventos introduciendo nuevos planes o estrategias para mejorar la movilidad y que desde aquí las felicito, como a los organismos oficiales, a las entidades privadas y a las iniciativas particulares, que se vuelcan por tan buen fin y tan buenos objetivos.

Tal vez y eso me pregunto yo, sea porque siempre hacemos las cosas desde arriba y esperamos que el ciudadano de a pie asuma los cambios que se establezcan y obedezca las normas que se dictan, en vez de trabajar durante todo el año con estrategias concretas para que los usuarios de la vía pública se cuestionen el problema, para que sean críticos con la situación e interioricen esos conceptos, sin obligaciones, concienciándose de que, son ellos los que deben proporcionar ese cambio y así poder conseguir unas ciudades más seguras, sostenibles y saludables.

¡¡Trabajemos por ello!!

José María Navarro

Calles para la vida – Streets for life



La Policía de Ring Road junto con Neti RSF, Atlas Honda y AIPSEV International organizaron una caminata y un seminario de concienciación sobre el tráfico en el área de Shafiqabad bajo los auspicios de la 6ª Semana Mundial de la Seguridad Vial de las Naciones Unidas. El tema de la campaña se llamó «Streets for Life».

El evento contó con la presencia de la policía de DSP Ring Road, Mian Imtiaz-ur-Rehman; el presidente de TRSF, Khurshidul Zaman Khoshhali; el representante internacional de AIPSEV, Ali Nawaz; el gerente de Atlas Honda, Asif y un gran número de ciudadanos.

Los asistentes recibieron una charla especial sobre las Normas de Seguridad Vial.

La caminata especial estaba enviando un mensaje al mundo para que siguiera las reglas de seguridad vial mientras viajaba por la carretera. Durante el seminario, el equipo de seguridad vial distribuyó cascos y obsequios entre la ciudadanía. También se instalaron espejos laterales en las motocicletas de los ciudadanos en esta ocasión.

Trolebuses: Género y transporte



María Elisa se va a topar en el 2017 frente a la inmensidad de transeúntes que forman parte de la vía pública desde el trolebús, sistema de transporte sustentable, rápido y seguro. Como operadora en 2020, logra conjugar con ejercicios etnográficos y herramientas de la antropología, analizar o llegar a entender cómo piensa el ser humano cuando se mueve.

La igualdad, como principio moral básico, ha sido clave al momento de un análisis desde la historia del transporte a energía limpia en la Ciudad de Córdoba. La mujer desde 1989 ha sido parte de un cambio estructural paulatino, de aceptación e inserción, que promovió a lo largo del tiempo la diversificación, los cuales contribuyeron a una distribución más equitativa entre hombres y mujeres, como así también de las ganancias de productividad entre el capital y el trabajo en el sistema de transporte público de pasajeros.

[TroleBuses Genero y Transporte](#)

La fotografía pasará a ser testigo primario de esta investigación, que en conjunto con otras ciencias se van sumando a este recorrido de estudio de campo, haciendo foco en este capítulo a género y transporte. Cómo desde 1989 por una decisión política, con aproximadamente cien mujeres inscritas y diez coches disponibles a energía limpia; ellas dieron lucha, resistiendo a un sistema totalmente machista, evidenciando el avance de inserción y aceptación a lo largo de los años en la Ciudad de Córdoba.



III CIPSEVI

Tras el éxito de sus ediciones anteriores en Puente Genil (2017), Madrid (2019) y en su versión "InterCIPSEVI" en Argentina (2018) y Paraguay (2020), **en 2021 el III CIPSEVI**

Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial se

celebrará en el último trimestre del año. Los ejes temáticos del congreso están alineados con la resolución de agosto de 2020 de la ONU en la que se proclamó el periodo **2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, donde se considera que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves que se producen por accidentes de tráfico son evitables y suponen un grave problema de salud pública con amplias consecuencias sociales y económicas, que si no se aborda puede afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

RECURSOS EDUCATIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA - DGT

www.dgt.es



[Guía para usuarios de la bicicleta](#)

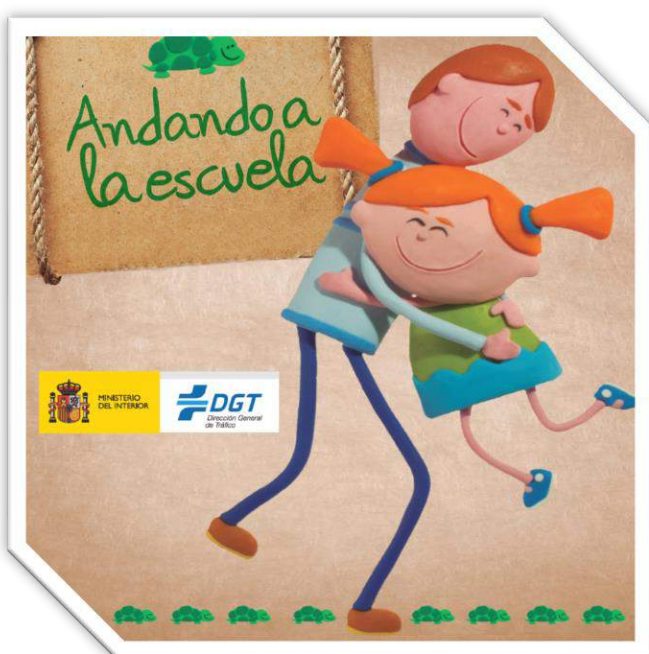
La presente publicación trata aspectos básicos de uso, manejo, normativa y seguridad de la bicicleta. Un medio de transporte, cada vez más generalizado y con mayor presencia en nuestras calles.

[Movilidad sostenible y segura \(Materia Libre Configuración ESO\)](#)

Nivel Educativo:

Profesorado y alumnado de la ESO.

Material didáctico de apoyo al desarrollo de la Materia de Libre Configuración "Educación Vial".



[Andando a la escuela](#)

Nivel Educativo:

3-6 años.

Aspectos de educación vial para una movilidad segura y sostenible en las edades más tempranas, para trabajar tanto en contextos formales como no formales.

[Camino escolar seguro](#)

Nivel Educativo:

6 y 8 años

Los recursos didácticos que se presentan a continuación, están diseñados para ser utilizados tanto en ámbitos formales como no formales, y se configuran como un vehículo idóneo para introducir la educación vial como educación en valores para una movilidad segura en el periodo de aprendizaje de niños entre 6 y 8 años.

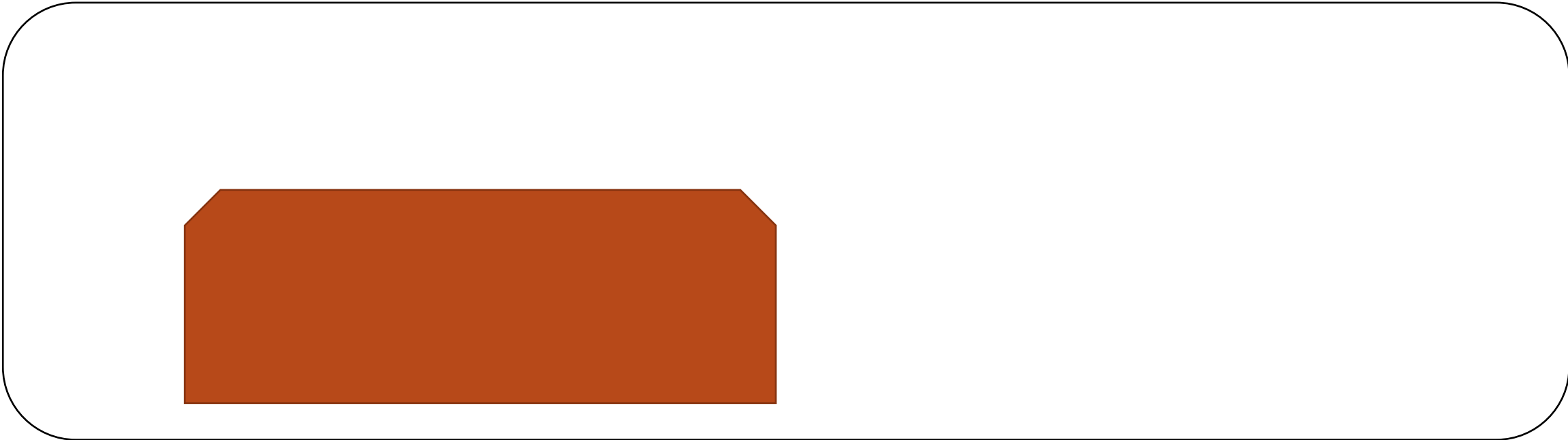
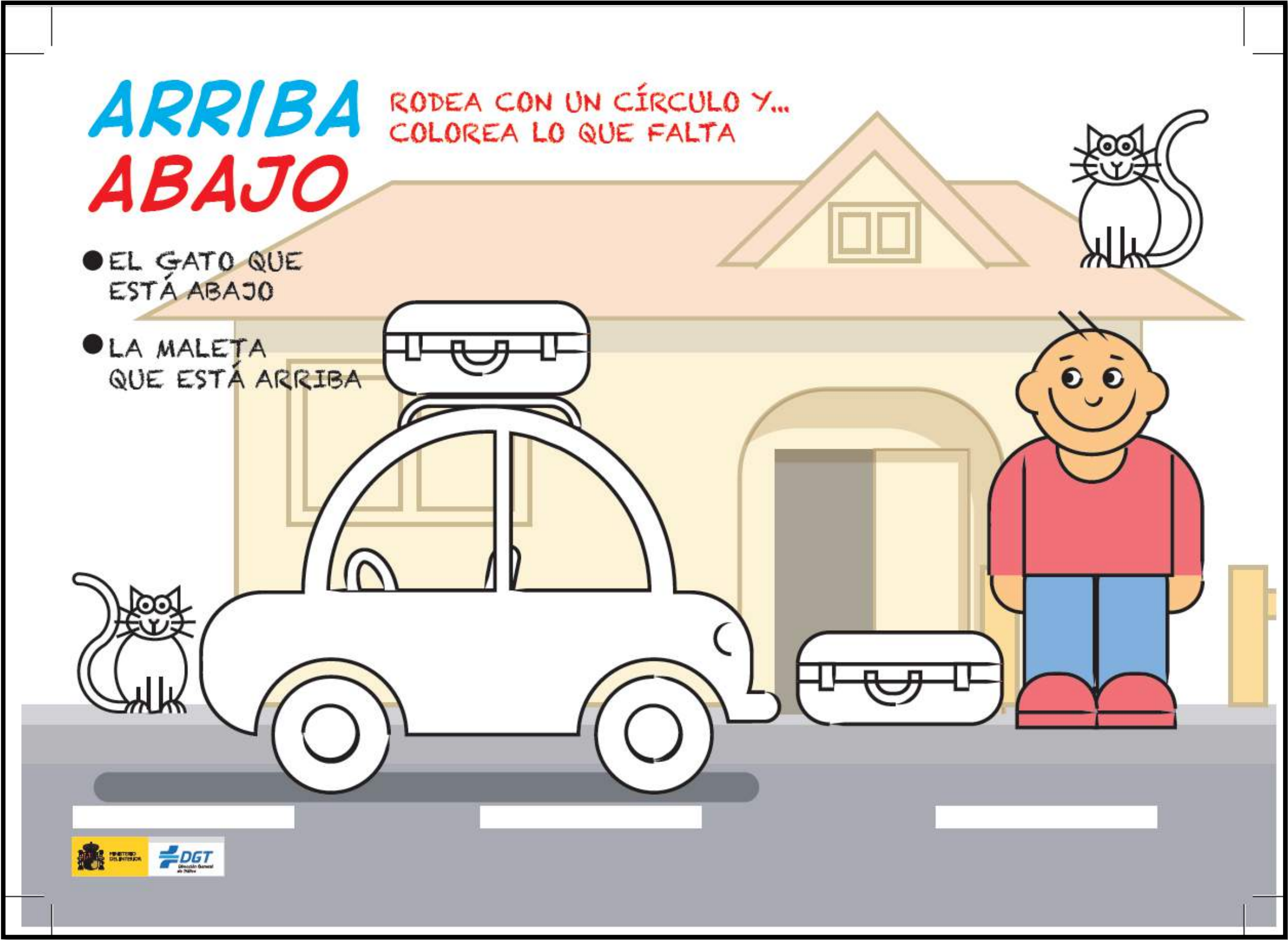


RECURSOS EDUCATIVOS

RECURSOS EDUCATIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA - DGT



Espacio para pintar a un gatito dentro del círculo y dos gatitos fuera



Espacio para pintar a un gatito arriba del pedestal y dos gatitos abajo



Claudia Salome Benítez. Miembro de AIPSEV.
Título de Técnica Superior en Seguridad Vial
Universidad Tecnológica Nacional (UTN),
Extensión Álica en la Facultad Regional de Resistencia
Provincia de Chaco.



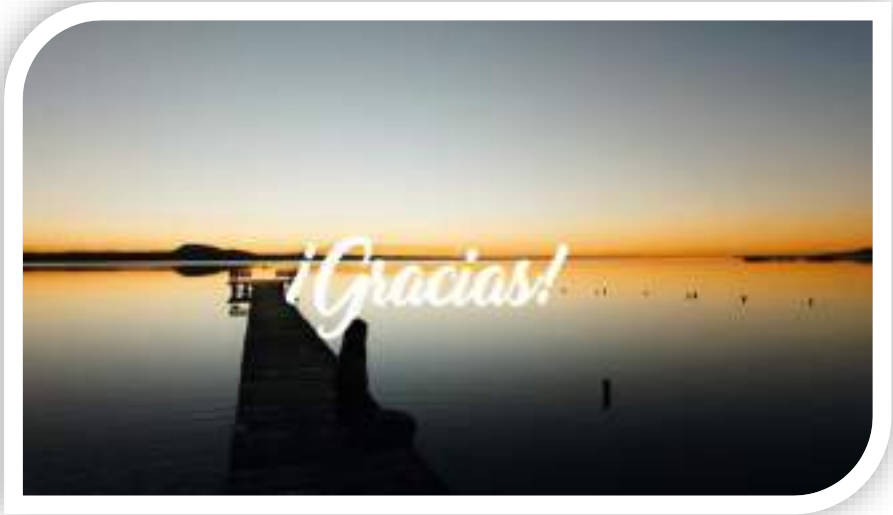
Instituto Superior de Formación Vial.
Provincia de Formosa.
Republica de Argentina



Premio educa . Modalidad ciudad latina. Categoría Plata.
Provincia de Formosa Republica Argentina
Instituto Superior de Formación Vial



Diploma



AIPSEV te da las Gracias [PARAGUAY](#)



Taller de seguridad vial. Formosa





PROFESIONALES

para la SEGURIDAD VIAL
INTERNATIONAL ASSOCIATION



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial

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