

**“Tu ejemplo educa”
¿A quien mostrarías
la tarjeta verde y a
quien la roja?**



Art. 1 Relaciones Internacionales

El plan pretende responder tres preguntas:

1. ¿Qué medidas podemos adoptar?
2. ¿Cómo aplicarlas?
3. ¿A quién corresponde hacerlo?



Art. 2 Educación Vial

Necesitamos orientar conductas y crear hábitos que tengan como efecto: "evitar hechos y/o situaciones riesgosas en el tránsito que puedan posibilitar un siniestro".



Art. 3 Policía y Escuela

Homenaje a la familia de ISIDORA BRAVO GARCÍA, te dedico esta carta:
NO LA OLVIDAREMOS, por siempre ISIDORA.
Para unos padres hundidos, para unos hermanos sin aliento y para unos abuelos sin consuelo.
Te quiero Jaime Bravo



Art. 4 Retención Infantil e Innovación

PF Led One V16 tiene un diseño único, con materiales de la mejor calidad. Este es un diseño patentado por lo que no se pueden encontrar propuestas similares en el mercado.



Art. 5 Rescate en Tráfico y Emergencias

Son multitud de circunstancias las que los bomberos vamos a desarrollar intervenciones con riesgo de caída, ya sea por encima o por debajo del nivel de referencia. Poseer los conocimientos y destrezas necesarios para trabajar en altura se convierte en algo básico y fundamental para todo el personal operativo,...



Art. 6 Atención Post-Siniestro

Incluso un accidente no demasiado grave puede convertirse en un drama, tanto por los días que queda impedido para el trabajo la víctima como por los cuidados médicos que debiera recibir para una pronta recuperación.



Art. 7 Psicología de Tránsito

"El aprendizaje es bidireccional: nosotros aprendemos del entorno y el entorno aprende y se modifica gracias a nuestras acciones".



Art. 8 Universidad y Educación

Peatones son todas las personas andantes que usan el espacio público. Ciertamente, peatones somos todos. Ahora bien, merece la pena preguntarnos ¿por qué mueren tantos peatones?, y para esto, conviene tener un poco de contexto.



Entidades al día

Hemos conseguido muchos cambios, especialmente la visibilización de los hechos violentos. Los familiares de víctimas ya no están tan solos. Un equipo de victimología viene desde el Ministerio de Justicia de la Nación y atiende a familiares de víctimas de manera totalmente gratuita, guiándoles en las diferentes causas.



Entrevista

Mr. Shane O'Connor

Consejero de comunicación para FedEx (Estados Unidos), representante de FedEx en el Grupo de Colaboración de la ONU para la Seguridad Vial.

"Dado que más de 200.000 vehículos nuestros circulan en las vías públicas del mundo todos los días, nos enfocamos en prevenir accidentes".



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. Plan mundial de seguridad vial (2021-2030)

Jorge Roel Hernández Serrano. Coordinador del Área de Relaciones Internacionales

9

2 Educación Vial. Base indispensable para un cambio cultural.

Isabel del Carmen Cano. Colaboradora del Área de Educación Vial

12

3 Policía y Escuela. El semáforo. Isidora Bravo "Luz del firmamento".

Pascual David Muñoz. Coordinador del Área de Policía y Escuela

15

4 Retención Infantil e Innovación. Lanzamiento oficial baliza de emergencia PF Led One V16.

Leonardo Nortes. Colaborador del Área de Retención Infantil e Innovación

16

5 Rescate en Tráfico y Emergencias. Trabajo y rescate en altura.

Daniel Gregorio Gabarre. Colaborador. Bombero-Conductor del SPEIS Diputación Provincial de Huesca

18

6 Atención Post-Siniestro. El convenio de asistencia sanitaria a lesionados de tráfico en España.

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

21

7 Psicología de Tránsito. Nada es más contagioso que tu ejemplo.

Rafael García Corral. Colaborador del Área de Psicología de Tránsito

22

8 Universidad, Educación y Formación Profesional. Al peatón se le cuida.

Paco de Anda. Colaborador. Licenciado en diseño industrial, maestría en mercadotecnia y publicidad.

25



<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

MADRES DEL DOLOR

Asociación Madres del Dolor: Justicia - Esperanza. (Argentina) 28

Entrevista

Mr. Shane O'Connor

Licenciado en Periodismo. Asesor de comunicaciones de FedEx. Representante en la ONU, grupo Seguridad vial. 31

Mi opinión

Accidente o siniestro.

Enrique Olivares Ibaceta. Delegado de AIPSEV en Chile 35

Formato breve

36

Recursos Educativos

37

Contraportada

III CIPSEVI

40

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

¿QUÉ VALORES TRANSMITIMOS EN LA VÍA PÚBLICA?

De forma involuntaria los diferentes usuarios de la vía asumimos una serie de valores, los cuales se reflejan de forma clara cuando estamos conduciendo, caminando o cuando hacemos uso de nuestro vehículo de movilidad personal VMP.

A los seres humanos nos afectan muchos factores en nuestro día a día, como pueden ser el estrés, el cansancio, la fatiga y las emociones entre otros, todos ellos pueden influir en nuestro modo de conducir y de comportarnos en la vía cuando circulamos, pero no podemos caer en el error de perder nuestros modales, sino que debemos respetar siempre a los demás agentes que forman parte de la circulación, como pueden ser los otros conductores de vehículos, y de los usuarios más vulnerables como son los ciclistas, peatones, motociclistas, etc.

Para que no nos afecten estos factores en nuestro comportamiento ni en el de nuestros hijos, es importante que transmitamos una serie de valores fundamentales en la seguridad y la educación vial.

Pero, cuando hablamos de valores ¿A qué valores en concreto nos referimos? ¿Qué valores son los que debemos inculcar a nuestros jóvenes?

- **Responsabilidad**, siendo esta la conciencia acerca de las posibles consecuencias que derivan nuestros actos, cuando hacemos algo o dejamos de hacer sobre nosotros o sobre los demás.
- **Tolerancia**, se trata de saber respetar las opiniones y las ideas de las otras personas del entorno, a pesar de que se tengan ideas y opiniones contrarias.
- **Respeto**, siendo este un valor que permite a las personas reconocer, aceptar, apreciar y valorar las cualidades de los demás, así como sus derechos.
- **Eficiencia**, por último, hacer mención a este valor, siendo un modo nuevo que debemos adoptar en nuestra forma de conducción, consiguiendo con ello un bajo consumo de carburante lo que se traduce en una reducción en la contaminación ambiental, todo ello conlleva a que la conducción sea más confortable y se disminuyan los riesgos en carretera.



Las familias, los profesores/as, los/las agentes de policía entre otros, tenemos un papel fundamental a la hora de enseñar educación vial a nuestros jóvenes desde las diferentes perspectivas, tanto formativas, actitudinales, experienciales entre otros, siendo los padres las figuras principales como referentes en la transmisión de valores y actitudes y que van más lejos de una simple educación más o menos formal.

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
Isabel del Carmen Cano
Pascual David Muñoz
Leonardo Nortes
Daniel Gregorio Gabarre
Gonzalo López Petrel
Rafael García Corral
Paco de Anda

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 2022 Cuarta Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

Ilustración Portada

Emma Montserrat

Enlaces:

<https://policiaeducador.com/>
[www.Facebook.com/AIPSEV](https://www.facebook.com/AIPSEV)
www.linkedin.com/company/aipsev/
<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>
[www.Instagram.com/aipsev](https://www.instagram.com/aipsev)

TU EJEMPLO EDUCA

Hablemos de ejemplo, si, del ejemplo que damos a nuestros vecinos, a nuestros conciudadanos o, dicho de otra manera, a todos los usuarios que comparten con nosotros la vía pública cuando circulamos por ella, ¿somos buen ejemplo? ¿seguro?

Cuando caminamos por la calle o cogemos un transporte público o manejamos un vehículo, ¿somos un buen ejemplo a imitar?

Si vuestra respuesta es que sí, estáis preparados para realizar la propuesta que os queremos presentar en esta edición de la revista.

Queridos lectores, como habéis visto en la portada, presentamos a una joven sentada en un banco con dos cartulinas en sus manos, una de color rojo y otra de color verde.

Complementamos la imagen con dos carteles, uno verde que nos dice ¡Sigue así! y otro rojo que nos indica ¡Ten cuidado!

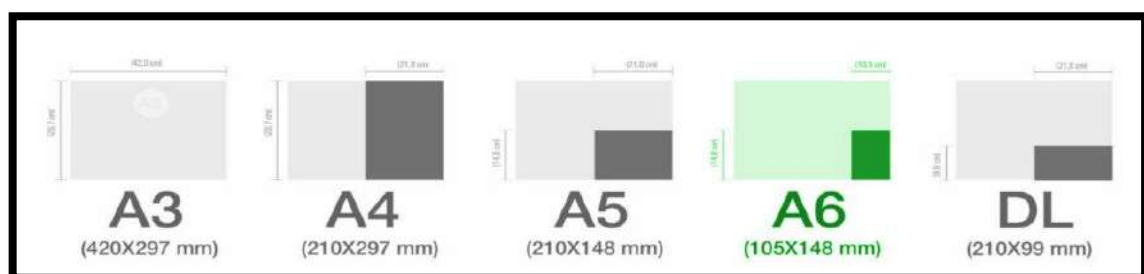
Al mismo tiempo, en un recuadro os preguntamos a todos:

¿A quien mostrarías la tarjeta verde y a quien la roja?

Pues os proponemos una actividad basada en la imagen de la portada, lo único que no estaremos sentados, si no de pie entregando tarjetas rojas o verdes.

Propuesta: (Trabajo en equipo, mínimo tres personas).

Confeccionar varias tarjetas (tantas como creáis necesarias, ejemplo: 50 de cada) verdes y rojas, del tamaño DIN A6.



En las tarjetas verdes estampar la inscripción siguiente:

Tu ejemplo educa, Gracias

En las tarjetas rojas:

Tu ejemplo educa, sé responsable



Una vez tenemos el material, escogemos un lugar de nuestra ciudad. Puede ser un cruce con semáforo, un paso de peatones, la puerta de un colegio o un lugar donde vosotros creáis que se infringen mucho las normas. Hablamos de infracciones de los peatones.

Asignamos una hora determinada y un día concreto, si puede ser en la segunda quincena del mes de febrero, para concentrar la actividad y ser capaces de hacer lo mismo y al mismo tiempo en muchas y diferentes partes del mundo.

En el lugar nos colocaremos en un espacio seguro y observamos el entorno.



Sin ponernos en peligro ni alterar el paso de los peatones, enseñaremos la tarjeta verde a la persona que respete las normas y la tarjeta roja a la persona que se ponga en peligro.

Después de enseñarla se la ofrecemos por si quiere cogerla, siempre dando las gracias.

No hay que decir nada, solo enseñarle la tarjeta como si fuéramos un árbitro de fútbol y regalársela dando las gracias. Si no la quiere coger no debemos insistir, solo queremos provocar su reacción, con el solo hecho de enseñar la tarjeta sería bastante y si la coge, perfecto, tenemos la oportunidad de que lea el mensaje.

De todo ello hacer fotos y las mandáis al correo de la revista revista@policiaeducador.com, comunicando el lugar donde se ha realizado, la ciudad, el país y los nombres de los que habéis realizado la actividad.

En posteriores ediciones de la revista iremos editando todas aquellas fotografías que nos lleguen.

Gracias y mucho ánimo.



José María Navarro.
Director de la revista

RELACIONES INTERNACIONALES

PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL (2021-2030)



El Plan Mundial (Decenio de Acción para la Seguridad vial. 2021-2030) fue presentado recientemente por la Organización Mundial de la Salud como documento de trabajo para apoyar la puesta en práctica de los objetivos del Decenio de Acción 2021-2030.

<https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Como hemos avanzado en artículos anteriores, Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud y con las aportaciones del grupo de colaboración de la ONU para la Seguridad Vial, propone un plan de actuación con el objetivo de reducir en un 50% las muertes en siniestros viales durante el próximo decenio.

El plan pretende responder tres preguntas:

1. ¿Qué medidas podemos adoptar?
2. ¿Cómo aplicarlas?
3. ¿A quién corresponde hacerlo?

Para hacernos una idea de la importancia del objetivo marcado, es bueno recordar que llevamos veinte años estancados en una estadística que reporta en torno a 1,3 millones de fallecimientos y 50 millones de traumatismos anuales a nivel mundial. Hablamos por tanto de evitar 7,5 millones de muertes y 250 millones de traumatismos en los próximos diez años.

Es un objetivo factible, debido a que los siniestros son evitables y que tendría un importante efecto no solo en evitar sufrimiento a las familias, sino también en favorecer el crecimiento sostenible especialmente de los países más desfavorecidos, en los que los siniestros viales suponen un importante freno al desarrollo.

Este plan de acción aborda además desafíos tales como: las emisiones de gases de efecto invernadero y cambio climático, la contaminación atmosférica, los modelos de ciudades o los nuevos sistemas de micro movilidad; todo ello desde una perspectiva que impulse la igualdad de género y la sostenibilidad ambiental.

Este plan está dirigido a gobiernos nacionales y locales, pero también a todo aquel que pueda influir en la seguridad vial, desde instituciones educativas, ONG, sector privado a cualquier organización de la sociedad civil interesada en aportar valor.

Medidas recomendadas:

1. Transporte multimodal y planificación del uso del territorio (en 2030 el 70% de la población vivirá en entorno urbano).
2. Infraestructura vial segura
3. Mejora en la seguridad de los vehículos
4. Uso seguro de las vías de tránsito (fomento de la educación y formación imprescindibles para la aplicación de una normativa adecuada).
5. Respuesta tras las colisiones (proporcionar adecuada asistencia sanitaria y apoyo legal y económico a lesionados y sus familias).



Seguridad vial: ¿cuál es el siguiente paso?

PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL (2021-2030)



¿Cómo aplicarlas?:

1. Dotación de financiación suficiente para la implementación de los planes locales.
2. Desarrollo del marco jurídico facilitado por la ONU con iniciativas locales.
3. Control de la velocidad como factor fundamental para el éxito del plan
4. Formación en educación vial a nivel educativo y profesional
5. Análisis de género en la planificación del transporte (diferencias en exposición al riesgo y tipo de lesiones sufridas)
6. Adaptación de las tecnologías al sistema de seguridad (conectividad, posicionamiento, planificación de rutas,...)
7. Enfoque en los países de renta medio-baja (con un 60% de los vehículos a motor acumulan el 90% de las defunciones)

¿A quién corresponde aplicarlas?

En una primera instancia, son los gobiernos nacionales y locales los responsables de garantizar la seguridad de sus ciudadanos. Pero debemos tener claro que sin la implicación del mayor número posible de agentes y sin la implicación personal de todos, no podremos llegar a la meta de cero víctimas mortales en sinistros viales.

Por ello, instituciones públicas y sociedad civil (academia, ONGs y/o sector privado) deben trabajar coordinadamente con el apoyo de los financiadores y la supervisión de Naciones Unidas y organismos supranacionales, que realicen tomas de datos, los agreguen en estadísticas y elementos de análisis que aporten información sobre la evolución de las políticas en desarrollo, permitiendo ser más eficaces y eficientes en la ejecución de los planes propuestos y elaborando las medidas correctoras necesarias.



Jorge Roel Hernández Serrano
Coordinador del área

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030: UNA APUESTA GLOBAL

PLAN MUNDIAL
DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

ANEXO II

Metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial

Las metas de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial fueron adoptadas por los Estados Miembros el 21 de noviembre de 2017 con el propósito de orientar los esfuerzos de los países y acelerar los avances hacia el logro de unas vías de tránsito más seguras.

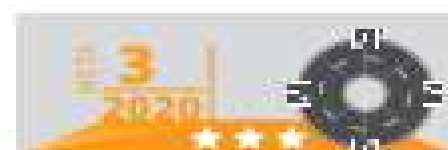
El proceso que dio lugar a la elaboración de esas metas fue facilitado por la OMS, con la plena participación de los Estados Miembros y en colaboración con diversas organizaciones del sistema de las Naciones Unidas (incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas), mediante los mecanismos existentes (incluido el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial), de conformidad con la Asamblea General (A/RES/70/260) (4) y la Asamblea Mundial de la Salud (WHA 69.7) (5).



Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.



Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.



Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.



Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios seguridad vial.



Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.



Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.



Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.



Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.



Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.



Meta 10: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.



Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales o regionales en ese ámbito.



Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

LA EDUCACIÓN VIAL: BASE INDISPENSABLE PARA UN CAMBIO CULTURAL

En los últimos años las sociedades han comenzado a interesarse por el Tránsito y la Seguridad Vial, con mayor seriedad, entendiendo que es la manera de asegurar el cambio cultural, al mismo tiempo en el reducir los riesgos a futuras generaciones, llegando a pensar en objetivos posibles, como una construcción que nos lleve a una cultura de movilidad segura.



Héctor Lorenzatto (miembro de AIPSEV) impartiendo charlas de Educación y Seguridad Vial con adolescentes, en ciudad de Puerto Madryn, Argentina.

Entendiendo que, el cuidado de la vida asociada a la Seguridad Vial, es un punto de encuentro de diversos actores; uno de ellos es el Estado, el otro se encuentra en los ciudadanos. Así hay tareas, acciones y gestiones que le corresponden exclusivamente al Estado; como el mejoramiento de rutas y caminos, la señalización, los controles, las sanciones por infracciones a las Normas de Tránsito, las capacitaciones. Por otro lado, hay otras tareas que le competen a los ciudadanos, y sobre las que hay que trabajar, ya que el pensamiento, aún persiste, en suponer que los Siniestros de Tránsito ocurren como fatalidad producto de circunstancias inevitables.



Acciones y gestiones inherentes al Estado.

Por ello debemos trabajar en el sentido de interpretar al Tránsito como parte de la cultura, la convivencia responsable, respetuosa y favorecer el desarrollo de ciudadanos capaces de optimizar la calidad de vida en comunidad; destacando, valorando las normas regulatorias del Tránsito y de la circulación que tenemos, como docentes, como ciudadanos que somos; al mismo tiempo la capacitación que realizaremos a nuestros estudiantes y sus familias como usuarios de la vía pública, siendo nuestro referente "Las Normas de Convivencia de la Escuela", como disparadoras, que se expresan por los niños y niñas siendo asimiladas y multiplicadas a sus adultos que hoy, en más de un caso, les reflejan las malas prácticas en Seguridad Vial.



Pascual Muñoz, policía educador de Jumilla y coordinador del área de policía y escuela de AIPSEV. Impartiendo clase de educación vial a niños en el parque infantil de tráfico

Las instituciones educativas, acompañadas por las familias, la comunidad, quienes aportan ideas, cambios y crecimiento para una "Sociedad que necesita"; del desarrollo de: actitudes y valores viales, adecuados según las diferentes etapas evolutivas; fomentando, conductas positivas. En esta búsqueda del conocimiento, tenemos pilares valiosos; he aquí donde está el cambio del paradigma hoy, que trata de favorecer el desarrollo de la persona, de la sociedad, del ambiente, mediante el "puente" de la curiosidad del saber, en adquirir conocimientos, procedimientos, actitudes y roles que se relacionan con el Tránsito; pues, "La Educación Vial es base para la Seguridad Vial".

LA EDUCACIÓN VIAL: BASE INDISPENSABLE PARA UN CAMBIO CULTURAL



Aprender de la mano del adulto.

El Tránsito un tema que a "todos nos involucra".

Cuando hablamos de Tránsito, nos involucra al mismo tiempo hablar de Seguridad Vial, esto implica reflexionar críticamente acerca de la complejidad de la circulación en el espacio público. El Tránsito y sus problemáticas vinculadas no son solo una cuestión técnica, ya que, involucra múltiples factores que interactúan en el espacio público. Las pautas viales suponen un proceso de construcción sociocultural e histórico que se ha dado a lo largo de los años y son modificadas periódicamente según las coyunturas, la aparición de nuevas necesidades, las políticas que se prioricen, etc.

Es una responsabilidad indelegable del Estado garantizar y generar las condiciones adecuadas para la Organización del Sistema de Tránsito. La acción de éste, a través de las políticas públicas que desarrolla; en este caso desde las municipalidades, con planes integrales de Prevención en Accidentología Vial. Se impulsa la construcción ciudadana, para promover una circulación responsable; pues cada individuo que habita una ciudad utiliza el sistema vial para trasladarse, con fines laborales, de esparcimiento, educativos, etc. La sola existencia de la ley no es suficiente; son necesarias su vigencia y cumplimiento pleno y efectivo. Para que ello ocurra es imprescindible que el ciudadano la conozca, la acepte y esté dispuesto a acatarla.



La bicicleta como movilidad sustentable.

A lo largo de la historia la bicicleta pasó a ser un modo de transporte ecológico y saludable, el cual ayudó a impulsar e incentivar políticas de gobierno, como un elemento sostenible que ayudará al desarrollo de la economía.

Tengamos en cuenta que, la libertad de transitar y el derecho a realizarlo, tienen jerarquía constitucional; en la mayoría de los Estados del mundo. Pero como tal, ningún derecho es absoluto. El individuo no puede dirigirse de un lugar a otro por donde quiera, ni en lo que quiera, ni cuando quiera, ya que el derecho individual es limitado por el bien común y la seguridad de los demás. Transitar es "ir" o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos, con lo cual queda de manifiesto la peculiaridad que le permite atraer elementos de diversas disciplinas (medicina, educación, ingeniería, seguridad) a las que le aporta el apellido "Vial".

Cada vez son más las personas que eligen medios de transportes ecológicos para desplazarse. Los monopatines eléctricos, los más elegidos. Se han convertido en una mejor opción para las grandes urbes.



La Educación Vial

Es la que incluye los conceptos de sensibilización, formación, capacitación y concienciación del ciudadano, tendientes a lograr que reconozca el problema, lo asuma como posible en su vida diaria, comprenda los factores de riesgo y se comprometa con la preservación y la calidad de vida.

Como ya he mencionado, los siniestros de tránsito no son productos del azar o del destino, sino que responden a causas precisas y determinadas, razón por lo cual, no se puede hablar de prevención si no existe quién prepare, planifique o estructure acciones concretas para desarrollarlas. La escuela, necesariamente, debe cumplir un papel protagónico, ya que los niños y adolescentes necesitan de la Educación Vial sistemática. Ésta debe tener la finalidad de orientarlos para que logren estructurar capacidades que les permita, en su interacción cotidiana con el medio, identificar las situaciones de riesgo, tener la conciencia del peligro y dar respuestas eficientes, sobre todo saludables, enmarcado en valores de solidaridad y respeto.

LA EDUCACIÓN VIAL: BASE INDISPENSABLE PARA UN CAMBIO CULTURAL

Si tenemos en cuenta que, en sociedades más avanzadas en el desarrollo del Tema de Tránsito, han reconocido que no hay programas de prevención efectivos, si no están acompañados del cumplimiento de las Normas de Tránsito, de la prevención propiamente dicha para tal fin; en este orden podemos estar hablando que es indiscutible que cualquier plan de prevención de siniestros debe estructurarse a partir de la Educación Vial.



Advertir que la circulación existente no es un fenómeno natural, sino una construcción social.

Se trata de formar al ciudadano que se moviliza, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse; (en un momento dado por la vía pública: a los peatones, a los conductores y a quienes son conducidos por otros o se trasladan como pasajeros). Es una formación que aborda las Normas de Tránsito "en el marco de una reflexión sobre la articulación entre los problemas de circulación, las normas pensadas para resolverlos y el contexto geográfico específico". Gestar la responsabilidad cívica y moral de los transeúntes es parte del desafío más amplio, el de hacer entender que, ser ciudadano significa tomar conciencia de los conflictos o problemas que surgen en la realidad más próxima, en nuestro entorno mediato e inmediato, y ser más sensibles para tratar de aportar y contribuir a su mejora.

A tener en cuenta:

- Observar y analizar el Tránsito y el transporte en situaciones cotidianas.
- Mirar el Tránsito y el transporte desde diferentes perspectivas.
- Vincular hechos y derechos.

Capacitar a los estudiantes para:

- Circular por la vía pública con conciencia de esos derechos y responsabilidades que le competen a cada ciudadano.
- Participar de los debates que se susciten acerca de las modalidades y las regulaciones de la circulación.
- Asumir una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que atañen al espacio público.

La educación formal de los diferentes niveles educativos, es parte esencial de la sociedad toda; pensando en aprendizajes, enseñanza sistemática con programas delineados para los estudiantes, definidos para la edad escolar, la adolescencia y el resto de la vida. Necesitamos orientar conductas y crear hábitos que tengan como efecto: "evitar hechos y/o situaciones riesgosas en el Tránsito que puedan posibilitar un siniestro".



José María Navarro, policía local de Badalona y coordinador del área de educación vial de AIPSEV. Impartiendo clase y taller de educación vial a personas mayores.



Rafael Ruiz Presidente e Inma Ruiz coordinadora de formación de AIPSEV. Impartiendo clase de educación vial a personas con diferentes capacidades en la vía pública.

Una institución educativa que promocióne estudiantes que construyen el significado de lo que aprenden y su capacidad para expresarlo, para que así los contenidos contribuyan a su desarrollo personal en lo cognitivo, en lo afectivo y en lo social.

Profesora, Isabel Cano
Colaboradora del área

EL SEMÁFORO. ISIDORA BRAVO "LUZ DEL FIRMAMENTO"

Homenaje a la familia de ISIDORA BRAVO GARCÍA, te dedico esta carta:

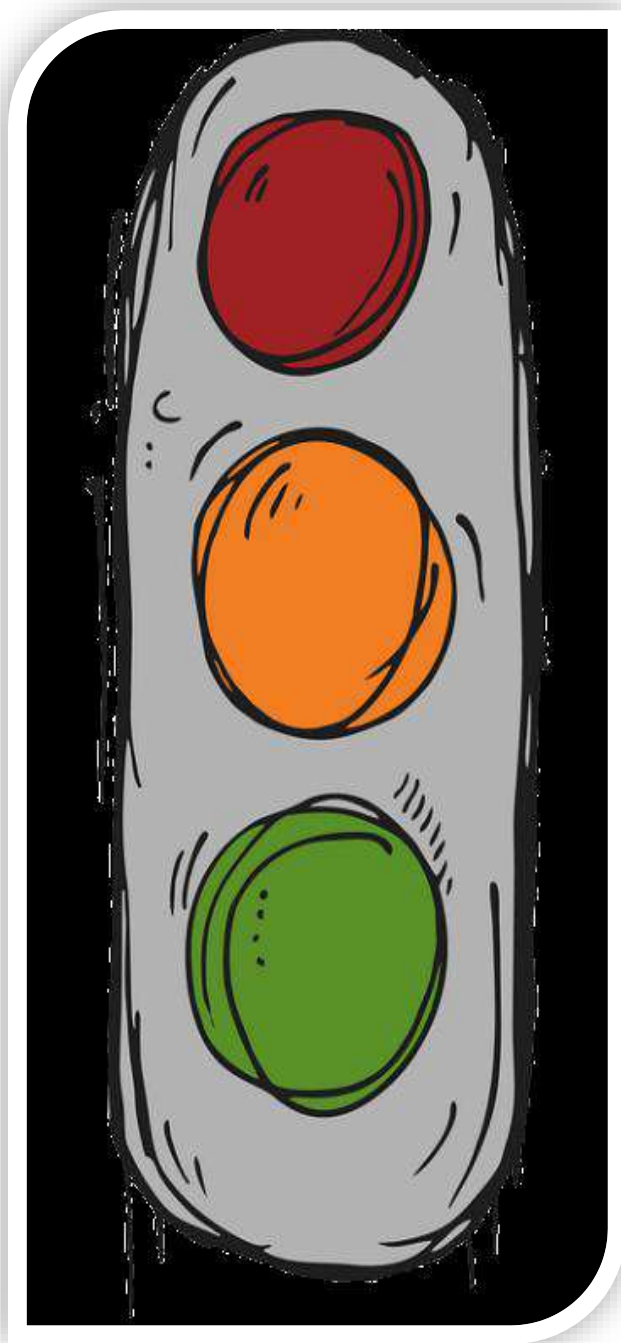
NO LA OLVIDAREMOS, por siempre ISIDORA.

Para unos padres hundidos, para unos hermanos sin aliento y para unos abuelos sin consuelo. Te quiero Jaime Bravo

EL SEMÁFORO

ISIDORA BRAVO "Luz del Firmamento"

Hace unos días tuve conocimiento del fatídico suceso producido a tu nieta, una joven, en definitiva, una persona con tantos años por delante en una vida, truncada de nuevo por un siniestro vial.



Los llantos desde entonces tienen que haber sido dolorosos, y quizás las lágrimas de rabia e impotencia no te permiten ver un panorama alentador en días, meses o años. Pero existen otras lágrimas las del corazón, esas no brotan por la cara y si en una cabeza que no te permite descansar y en un corazón que late despacio, con ganas de no olvidar ni un segundo la valentía y vida, de la joven Isidora Bravo.

La distancia en kilómetros nos separa, pero la tragedia nos une querido Jaime, tu familia lucha e implora justicia para una periodista que debía contar sucesos alegres y llenos de vida, y no ser fruto de una esquila mortuoria.

Atropellada, arrastrada y además olvidada, en un firme asfáltico que no puede ser la escena final de una vida humana, ni de cualquier ser que latidos tenga en su interior.

Isidora va a permanecer eternamente en nuestro pensamiento, corazón y en esa razón que nos aliente para levantarnos cada día y luchar y propagar la importancia de la seguridad vial en las carreteras, en la concienciación en conductores y en la permanente idea de que el factor humano domina y controla al mecánico y que existe una diferencia enorme entre lo fortuito y lo consciente.

Las banderas de los países iberoamericanos deben colocarse muy alto, tocando las nubes del cielo, en homenaje al mástil que debe convertirse nuestra Isidora, que por desgracia está llamada a ser la guía en una lacra incesante y sin control.

Para mi amigo Jaime Bravo y familia, no puedo más que sumarme a tu campaña de apoyo, de difusión y de fuerzas, que a través de las nubes que surcan el espacio aéreo español voy a impulsar con pensamientos positivos y aliento para que su destino sea tu país Chile y al llegar avísame por favor!!!

Muchos luchan a diario por que las luces nunca se apaguen y hoy sin duda, una nueva estrella acompaña a las constelaciones (Isidora).

Pascual David Muñoz Policía Local y Criminólogo
Coordinador del área.

Es amigo, de un luchador incansable con la seguridad vial, que ahora en su vejez ha sufrido el revés más importante.

LANZAMIENTO OFICIAL BALIZA DE EMERGENCIA PF LED ONE V16

PF Seguridad Vial hace oficial el lanzamiento de su nueva baliza de emergencia.



El gigante Erum Group, empresa española presente en más de 20 países y especializada en la fabricación de todo tipo de productos con inyección de plástico para marcas de reconocido prestigio a nivel nacional e internacional, hace oficial el lanzamiento de su nuevo producto estrella PF LED ONE V16.

Esta innovadora baliza de emergencia diseñada por Grupo PF Seguridad Vial bajo la división Erum Vial, llega al mercado con un claro objetivo, reducir el número de víctimas que se producen cada año en carreteras de toda España. Según datos de la Organización Mundial de La Salud 3,287 pierden la vida cada día en accidentes de tráfico por todo el mundo, equivalente a 1 fallecido cada 25 segundos; otros 50 millones de personas sufren lesiones o minusvalías graves cada año.

El funcionamiento de estas innovadoras balizas de emergencia es muy sencillo e intuitivo. Estos dispositivos disponen de una base magnética que les permite adherirse al techo del vehículo de forma rápida y cómoda. La baliza de emergencia emite una luz 360° de alta intensidad que es visible desde 1 km de distancia. Además, en caso de peligro y gracias a su sistema de geolocalización, esta se activa alertando a los servicios de emergencia y Dirección General de Tráfico.

Con los tradicionales triángulos de emergencia, si tenemos un accidente o avería en carretera, debemos colocarnos el chaleco reflectante, abandonar el vehículo, sacar los triángulos, montarlos y colocarlos a una distancia segura. Con las balizas de emergencia, todo este proceso se realiza en cuestión de segundos, lo que facilita mucho las cosas sobre todo en situaciones de estrés.

PF LED ONE

Visibilidad
a 1 km de distancia

Señal homologada V16
conectada a la DGT

Resistente
a condiciones meteorológicas adversas

Duración de batería superior a 2 horas

pfseguridadvial.com

RETENCIÓN INFANTIL E INNOVACIÓN

LANZAMIENTO OFICIAL BALIZA DE EMERGENCIA PF LED ONE V16

Por esta razón, la DGT se ha pronunciado al respecto y recomienda hacer uso de estas nuevas medidas de seguridad que evitarán atropellos evitables, en su mayoría.



Esta baliza de emergencia dispone de más altura que otros dispositivos del mercado, lo que le permite ser visible por encima de las barras laterales del techo. PF Led One V16 tampoco se cubre con la nieve, por lo que estará visible en todo momento, aunque las condiciones meteorológicas sean adversas.



PF Led One V16 se presenta como una propuesta única en el mercado, siendo apto para todo tipo de vehículos gracias a que incorpora un doble sistema de fijación, magnético y adhesivo.

PF Led One V16 tiene un diseño único, con materiales de la mejor calidad. Este es un diseño patentado por lo que no se pueden encontrar propuestas similares en el mercado. Además, esta baliza de emergencia está fabricada en España y cuenta con una versión ecológica compuesta por 100% plástico reciclado.



La nueva baliza de emergencia PF LED ONE V16 incluye 12 años de conectividad (conexión a DGT) a través de algunos de los operadores que hay actualmente en España y ya puede ser adquirida.



[BALIZA EMERGENCIA PF LED ONE V16](#)

Leonardo Nortes
Colaborador del área
Contacto. PF Seguridad Vial. T. 965330817

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

BOMBEROS: TRABAJO Y RESCATE EN ALTURA



Son multitud de circunstancias las que los bomberos vamos a desarrollar intervenciones con riesgo de caída, ya sea por encima o por debajo del nivel de referencia.

Poseer los conocimientos y destrezas necesarios para trabajar en altura se convierte en algo básico y fundamental para todo el personal operativo, pues transversalmente pueden llegar a ser necesarios en cualquier intervención: revisión de incendios, salvamentos, asistencia técnica y un largo etcétera.

Siempre que el riesgo de caída supere los dos metros necesitamos implementar medidas de protección contra caídas. Obviamente, aunque la altura de la caída sea menor pero entrañe riesgo para nuestra integridad o para otras personas, actuaremos en consecuencia.

En muchas de nuestras intervenciones no será posible el despliegue de vehículos de altura ni el uso de medidas de protección colectiva, encontrándose las técnicas de acceso y de posicionamiento con cuerdas entre las soluciones más simples, rápidas y seguras. A pesar de su similitud con el mundo de la escalada y otras prácticas deportivas, hacer uso directo de materiales o técnicas de estos ámbitos puede suponer una grave imprudencia.

El conocimiento y el aprendizaje necesarios en esta materia no deben ser autodidactas, sino que son los servicios de emergencias los que han de establecer una hoja de ruta mediante planes de formación, unificando a todo su personal operativo.

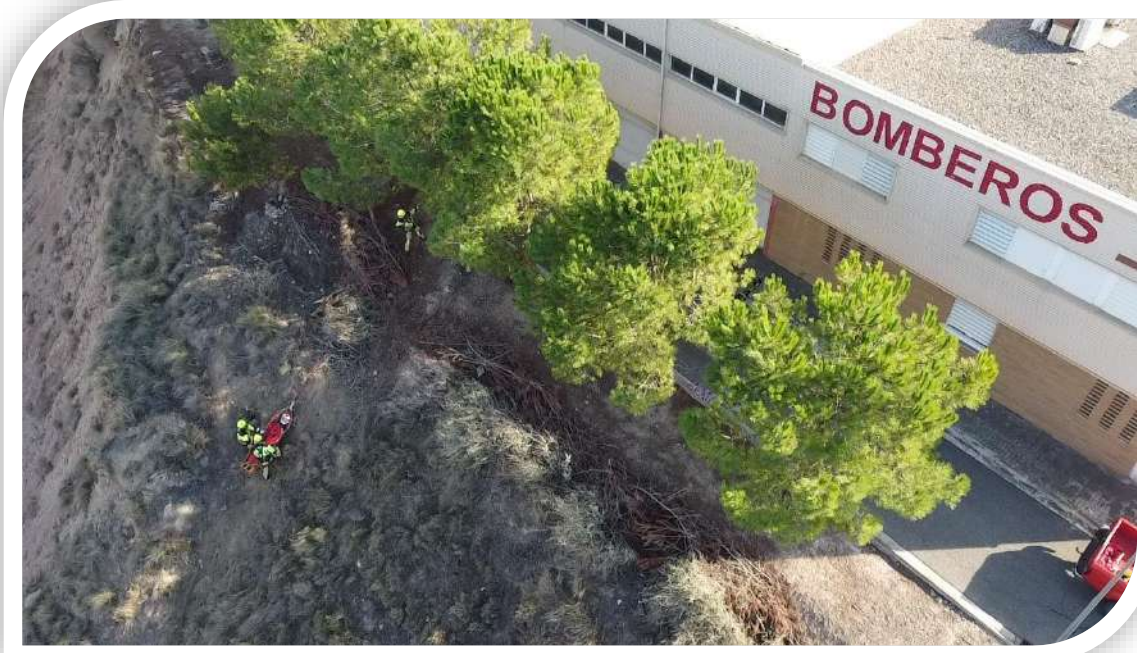
Cualquier interviniente que vaya a hacer uso de estas técnicas debe comprender una serie de conceptos fundamentales antes de trabajar en altura: "fuerza de choque", "factor de caída" o "síndrome del arnés", entre otros.

Este último concepto muchas veces no es tenido en cuenta y, cuando se tiene, puede ser ya demasiado tarde. Sin entrar en detalle (ya que hoy en día abundan las fuentes de consulta), una persona suspendida e inmóvil puede llegar a fallecer en pocos minutos.



Por remoto que parezca, se debe siempre contemplar esta posibilidad y ser el detonante de toda una cadena de anticipación y prevención. Igual que durante un incendio nadie debe acceder al inmueble en solitario ni sin conocimiento de los demás intervinientes, nadie puede estar realizando estos trabajos sin supervisión y sin que tengamos recursos materiales y personales para un eventual salvamento.

BOMBEROS: TRABAJO Y RESCATE EN ALTURA



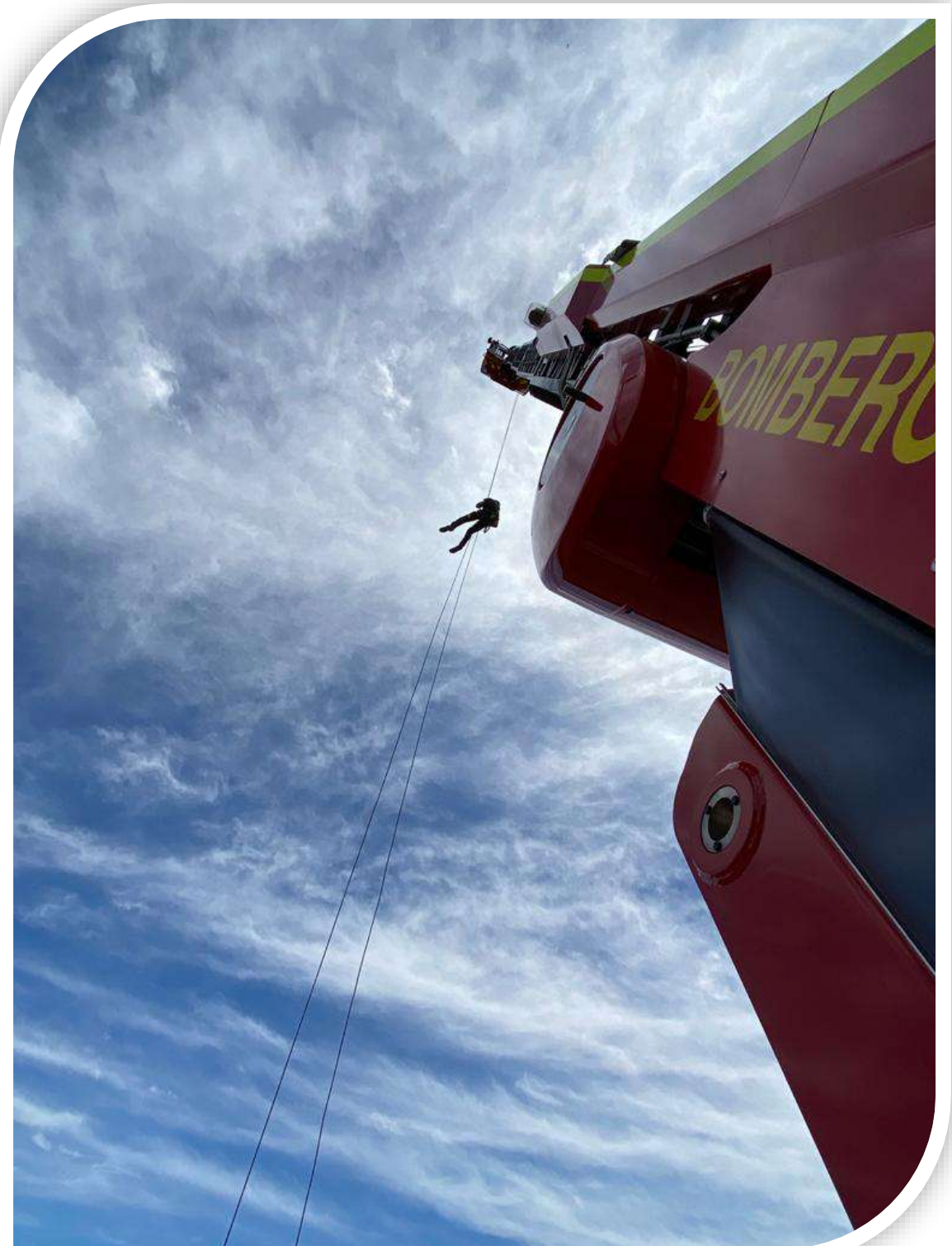
Generalmente, infunde más respeto el simple hecho de posicionarnos en altura, cuando el verdadero enemigo acecha en la falta de procedimientos de trabajo seguro, formación y medidas preventivas de similar índole.

Dice el dicho: “no quieras correr sin antes caminar”. Es habitual la realización de maniobras espectaculares con cuerdas y camillas en lo que podríamos denominar una edad temprana del bombero, empezando a construir la casa por el tejado. Debemos tener claro que para poder ejecutar cualquier rescate primero debemos ser capaces de acceder y realizar las tareas más elementales de forma segura y con total garantía.

Un pilar fundamental en la persecución de este objetivo es la normalización de los sistemas de protección individual contra caídas (SPICC), y que en Europa regula la EN 363:2018. El contenido de esta, y otras normativas, sirve al personal para comprender qué tipo de sistema y dispositivos necesita en cada escenario, fase y lugar de la intervención, pudiéndose realizar los cambios necesarios entre sistemas de una forma segura.



Los SPICC se componen de diferentes elementos compatibles entre sí, desde el dispositivo de anclaje hasta el de prensión al cuerpo. Resulta imprescindible una evaluación de los riesgos presentes en el ejercicio de nuestras funciones para poder determinar los equipos de protección individual (EPI), nudos y otros materiales o materiales a emplear en el despliegue de estos sistemas. Equipos de trabajo más versátiles simplificarán el aprendizaje en las primeras etapas, acelerando la evolución de toda la plantilla y su capacidad de respuesta.



Los SPICC normalizados se dividen principalmente en los que tratan de impedir la caída y los que tratan de reducir las consecuencias de una caída sobre la salud del usuario.

BOMBEROS: TRABAJO Y RESCATE EN ALTURA

En los primeros encontramos los sistemas de retención, de posicionamiento/sujeción y de posicionamiento mediante cuerda. En los segundos englobamos el sistema de salvamento y los diferentes sistemas anticaídas. Estos sistemas anticaídas son de muy diversa naturaleza y persiguen limitar la fuerza de choque por debajo de determinados umbrales considerados como tolerables por el cuerpo humano (varían según el país de referencia), sirviéndose de diversas soluciones técnicas en la consecución de este objetivo. Esta diversidad tecnológica provoca que cada uno de ellos pueda estar más o menos indicado según el contexto o incluso que su aplicación entrañe peligro de llegar a estrellarnos contra el suelo.



Llegados a este punto, un segundo pilar en la persecución de modelos de trabajo más seguros es la implantación de documentación que despeje cualquier tipo de duda a la hora de realizar capacitaciones, maniobras de práctica e inter-

venciones sobre el terreno; siendo además una fuente de consulta a la mano de todo el personal presente y futuro. La redacción de este material ha de fundamentar sus objetivos y contenidos en la identificación previa, en orden de prioridad, de necesidades a implantar en la plantilla.

No podemos dar el primer paso sin un marco teórico de base y sin realizar con garantía algo tan básico como equiparnos, chequearnos entre compañeros o colocar la cuerda correctamente en los aparatos. Para ello desgranaremos cada pequeña acción en técnicas de trabajo de lo más elementales, con la idea de poder unir las posteriormente en el "Lego" que queramos construir en cada situación.

Obviamente, la formación que prioricemos entre el personal deberá también cumplir con las exigencias legales. En España, por ejemplo, se contemplan "las técnicas para la progresión mediante cuerdas y sobre

estructuras, sistemas de sujeción, sistemas anticaídas, normas sobre el cuidado, mantenimiento y verificación del equipo de trabajo y de seguridad, técnicas de salvamento de personas accidentadas en suspensión, medidas de seguridad ante condiciones meteorológicas que puedan afectar a la seguridad y técnicas seguras de manipulación de cargas en altura".



Como vemos, la mayor parte de estos contenidos pasan por la familiarización con los SPICC presentados anteriormente.

Esta línea de trabajo presentada es la que estamos siguiendo en el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios y Salvamento de la Diputación Provincial de Huesca (un servicio joven que ha dado sus primeros pasos la Nochevieja 2020-2021, en efecto, tenemos menos de un año) donde antes de caminar estamos empezando a gatear en aquellas áreas de competencia propias de un servicio de bomberos. La idea es, cuando seamos mayores, correr con seguridad.

Daniel Gregorio Gabarre

Bombero-Conductor del SPEIS Diputación Provincial de Huesca.
Técnico en Emergencias y Protección Civil.
Instructor de Servicios Operativos de Emergencia.
Licenciado en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte

ATENCIÓN POST SINIESTRO

EL CONVENIO DE ASISTENCIA SANITARIA A LESIONADOS DE TRÁFICO DE ESPAÑA, UN EJEMPLO A SEGUIR.



hospitallasalud.es

En muchos países del ámbito AIPSEV, las víctimas de accidentes de tráfico se encuentran con la circunstancia de que, además de haber

sufrido el accidente y sus consecuencias, tienen que costear sus tratamientos de recuperación o renunciar a ellos por falta de recursos.

Incluso un accidente no demasiado grave puede convertirse en un drama, tanto por los días que queda impedido para el trabajo la víctima como por los cuidados médicos que debiera recibir para una pronta recuperación. Los servicios públicos no pueden asumir el total de tratamientos y se demoran en ser atendidos. Los centros médicos privados podrían atender a este paciente. Pero en la mayoría de las ocasiones el paciente no tiene recursos para costearlo o adelantar el dinero en tanto en cuanto no sea indemnizado como víctima por el contrario culpable.

Desde el enfoque del centro médico es muy arriesgado prestar un tratamiento puesto que no existen garantías ni certeza del plazo de cobro.

En España tenemos un sistema que ha paliado en gran medida esos problemas. Tenemos el convenio de asistencia sanitaria para accidentados de tráfico, creado y firmado por la patronal de las aseguradoras y las patronales de los centros médicos privados.

Este convenio está funcionando satisfactoriamente desde hace unos años. El convenio se revisa y actualiza cada cuatro años, si bien existe una comisión de seguimiento para la vigilancia del cumplimiento y la interpretación del mismo en caso de discrepancias.

En virtud de este convenio, toda víctima de accidente de tráfico tiene derecho a atención médica sin coste. El coste de su tratamiento se factura y liquida directamente entre el centro y la compañía de seguros de la víctima.

Existen más de 1500 centros médicos adheridos a este convenio por toda la geografía española y son de libre elección del paciente. El protocolo del convenio permite que, cumpliendo unos trámites muy sencillos, plazos y generación de documentación médica estandarizada y a través de una plataforma informática de comunicación entre el centro y la compañía correspondiente, el paciente reciba su atención médica y el coste es satisfecho por la compañía al recibir el alta.



parrillaabogados.es

El convenio cumple con las funciones más importantes para cada uno de los intervinientes. El paciente recibe su atención médica y rehabilitadora en el momento adecuado y sin coste para él. El centro médico tiene las garantías suficientes y la inmediatez del cobro de sus facturas y las compañías de seguros cuentan con la información precisa, transparente y con garantías para pagar su indemnización.

Desde AIPSEV estamos en contacto con diversas instituciones de países iberoamericanos para dar a conocer este proceso exitoso. Estamos estudiando legislaciones de cada uno de esos países para promover la implantación de este sistema que facilitará la mejor recuperación de la víctima, con garantías y transparencia. Tenemos un modelo de éxito y podemos ampliarlo.

Gonzalo López Petrel
Coordinador del área

PSICOLOGÍA DE TRÁNSITO

NADA ES MÁS CONTAGIOSO QUE TU EJEMPLO



Por todos es sabido que el mejor método para educar y conseguir conductas adaptativas (especialmente en la población joven, aunque también es válido con la población adulta) es **predicar con el ejemplo**. Esta afirmación tan popular también tiene su base psicológica, principalmente en:

- ✓ El llamado **"Aprendizaje Vicario"** (o Aprendizaje Social por Observación) siendo el psicólogo Albert Bandura su principal eminencia.

Vamos a tratar de explicarlo con ejemplos prácticos del día a día que ocurren en Seguridad Vial (conductores y peatones) y comprobaremos si nosotros mismos como lectores nos vemos reflejados en ellos.

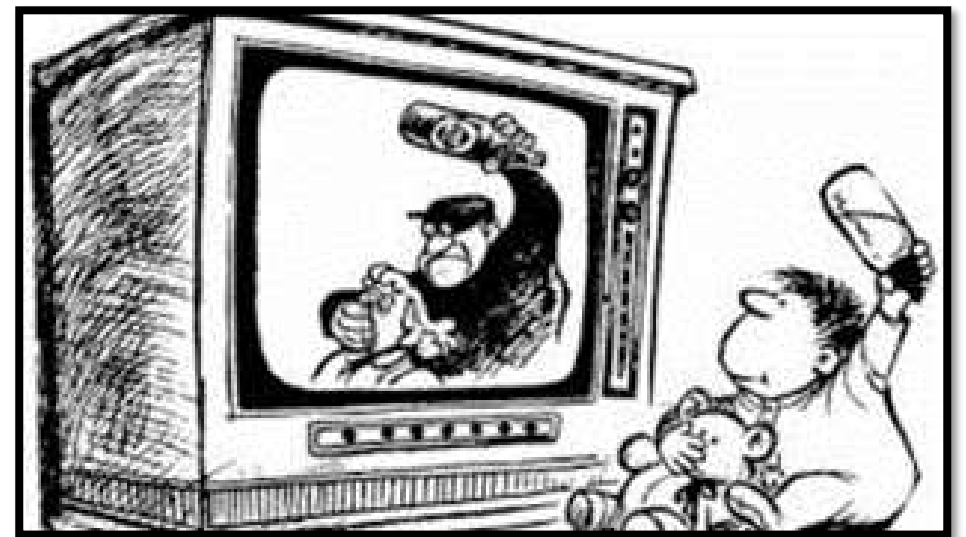
Aprendizaje vicario, o Aprendizaje Social por Observación:



Las personas (y animales) aprendemos principalmente por experiencias propias; pero también se aprende por la experiencia ajena, las conductas de los demás nos influyen, por lo tanto, se puede aprender por la observación de otras personas; esta es la base del Aprendizaje Vicario.

Nos sucede a cualquier edad (niños, jóvenes, adultos) y ocurre de forma inconsciente, al mismo tiempo influimos en otras personas al igual que ellas también influyen en nosotros, como diría Bandura:

"El aprendizaje es bidireccional: nosotros aprendemos del entorno y el entorno aprende y se modifica gracias a nuestras acciones".



Mencionaremos el estudio realizado por Bandura para justificar su Aprendizaje Vicario, es el llamado **Experimento Bobo** (es el nombre de un muñeco infantil de la época), para ilustrar el poder del condicionamiento social a través de un experimento con los niños.

En el experimento hay tres grupos de niños en edad preescolar:



En el primer grupo (Modelo Agresivo) junto con los niños, hay un adulto que se comporta agresivamente en contra de un muñeco inflable, llamado Bozo (un muñeco hinchable de plástico de un metro y medio de alto, que al ser balanceado recupera de nuevo su equilibrio) que lo golpea gritando.

NADA ES MÁS CONTAGIOSO QUE TU EJEMPLO



En el segundo grupo (Modelo No Agresivo), siempre hay un adulto que juega con las construcciones de madera e interactúa sin más con el muñeco Bozo.

En el tercer grupo (Modelo Control), solo hay niños que juegan libremente sin interacción de ningún adulto.

A continuación, todos los niños son conducidos a una sala en la que están disponibles varios juegos neutros y agresivos

(vehículos, muñecas, rifles, el muñeco Bozo, piezas de construcciones...) y de uno en uno se les graba su interacción jugando.

Conclusiones:

Se desprende que los niños que habían observado al adulto golpear al muñeco Bozo muestran una mayor incidencia de comportamientos agresivos, tanto respecto a los que habían tenido un adulto como modelo no agresivo, como respecto a los que habían jugado solos; los niños "aprendieron e imitaron" el comportamiento del adulto.

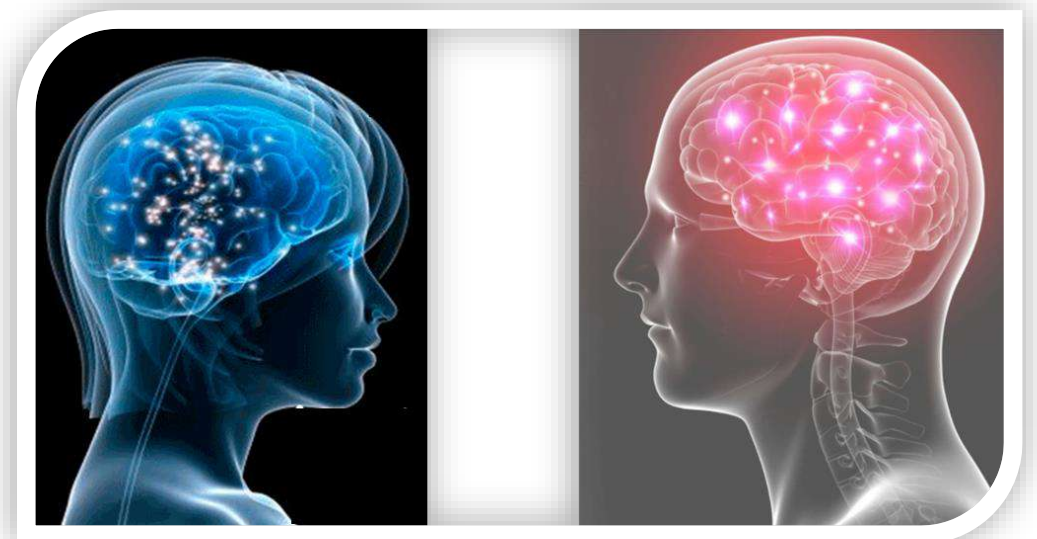
Como vemos, los niños tienden a imitar aquello que ven en sus modelos o figuras de referencia, por esta razón es muy importante cuidar nuestros comportamientos y actitudes.



También hablaremos de **Las neuronas espejo** (fueron descubiertas por primera vez por el Dr. Giacomo Rizzolatti y el Dr. Leonardo Fogassi en 1990). Son células neurológicas en el cerebro que se activan cuando una persona está realizando una acción. Cuando una persona observa a otra actuar, se producen pequeños disparos eléctricos en el cerebro que activan esa señal recibida, juegan un papel importante en el aprendizaje.

Algunos ejemplos en los que se observa la actuación de las neuronas espejo, podrían ser:

- El 'contagio' que se produce en un aula infantil cuando hay un pequeño llorando, sin motivo justificado parte del aula también se pone a llorar.
- sacar la lengua repetidamente, un adulto a un bebé, suele producir el mismo efecto debido a estas neuronas (sucede con humanos y algunos primates)



Por todo esto queda claro que el aprendizaje se produce más por lo que se ve que por lo que se dice; tenemos una gran responsabilidad a la hora de guiar a los niños, porque somos modelos para ellos.

Somos seres sociales que estamos "programados" para aprender con facilidad de las conductas de los demás.

NADA ES MÁS CONTAGIOSO QUE TU EJEMPLO

Para terminar y hacerlo aún más ilustrativo nos centraremos en la frase **"TU EJEMPLO EDUCA"**.

Asociaremos nuestros malos comportamientos:

 • Con Tarjeta Roja por no respetar las normas: (tu ejemplo educa, sé responsable).

 • Con Tarjeta Verde si respetas las normas: (tu ejemplo educa, gracias).

Comenzaré con un ejemplo vivido en primera persona; hace años me puse a cruzar la calle en rojo para peatones, en la otra acera había un adulto con un niño de unos 5 años esperando el semáforo en verde; al cruzar y llegar a su altura oigo al niño que le pregunta al adulto:

¿Y por qué esa persona cruza en rojo?

 En ese momento no supe dónde meterme, el niño tenía toda la razón y yo sin darme cuenta había creado un mal ejemplo; asumo **mi Tarjeta Roja**.



Seguro que todos en algún momento hemos merecido "nuestra Tarjeta Roja" por no haber respetado las normas y haber sido un mal ejemplo para alguien; pondré algunos ejemplos:

 • No activar los intermitentes, pensamos que no son importantes, sin embargo, cómo nos molestan cuando no los pone el vehículo que nos antecede.



• Saltarse un semáforo en rojo con el vehículo porque en ese momento no cruzan peatones.



• Cruzar como peatón fuera de los pasos de peatones.



• Circular en bicicleta por la acera, aunque sean pocos metros



• Aparcar en doble fila (siempre son 5 minutos).



• Dejar el coche mal aparcado (en paso de peatones, en plaza reservada para personas con movilidad reducida...).



• Llamar/contestar el móvil mientras conducimos.

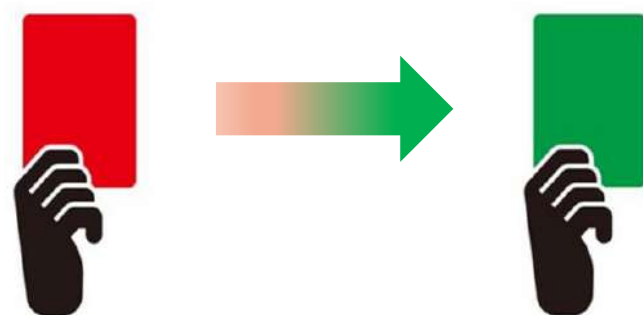


• Arrojar desde el vehículo cigarros, colillas, pañuelos...

¿Nos hemos visto identificados en alguno de los ejemplos? Entonces hemos recibido alguna Tarjeta Roja (esperemos no hayan sido muchas y que no se sigan produciendo en el futuro).

Pongamos, cada uno de nosotros, nuestro granito de arena para cambiar esas Tarjetas Rojas en Tarjetas Verdes, no supone ningún esfuerzo y los beneficios son para todos, recuerda:

¡TU EJEMPLO EDUCA!



Rafael García Corral
Colaborador del Área
Psicólogo – Formador Vial

Artículo 8

UNIVERSIDAD, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

AL PEATÓN SE LE CUIDA



Al peatón se le cuida, no se le educa.

Tan solo en España, cada año, más de 300 peatones pierden la vida atropellados.

Dependiendo de la ciudad o el país, la proporción de peatones que mueren

suele rondar entre un tercio y la mitad de todas las víctimas por tránsito.

Con mucha frecuencia, un juicio simplista señalaría al peatón como el propio culpable de su desgracia. Y comúnmente se señala la falta de educación o la irresponsabilidad del usuario más vulnerable de las vías como las causas de sus atropellamientos, pero si queremos ser un poco más entendidos, descubriremos que la realidad es mucho más compleja.

Un peatón, en general, es alguien que camina. Bueno, no solo quien camina. También quien aún no lo hace y va empujado por su madre o padre en un carrito o quien, por alguna razón, no pueden hacerlo y usa algún aditamento para moverse. Peatones son todas las personas andantes que usan el espacio público. Ciertamente, peatones somos todos.

Ahora bien, merece la pena preguntarnos ¿por qué mueren tantos peatones?, y para esto, conviene tener un poco de contexto. En 2019, dos ciudades europeas presumían haber erradicado las muertes de peatones de sus calles. Tal es el caso de Helsinki y Oslo que pareciera que han descubierto la fórmula para salvar peatones. Sin embargo, en otras latitudes del primer mundo, en el mismo año, se ha roto la marca como el año más fatídico para los caminantes. En Estados Unidos, las ciudades de los estados de California, Arizona, Texas, Georgia y Florida contribuyeron con 47 por ciento de las más de 6.500 muertes peatonales del país.

Algunas preguntas lógicas, pero no tan certeras para encontrar respuestas serían: ¿En qué son diferentes los peatones del norte de Europa a los del sur de los Estados Unidos?, ¿Qué información e instrucción recibe el peatón finlandés y noruego que no está recibiendo el americano?

Las respuestas, en realidad, según podemos indagar, no están en el propio peatón, como pudiéramos suponer, sino en una serie de medidas emprendidas tanto en las calles como en las políticas públicas de estas ciudades nórdicas.



RonReizen: Oslo

Según el portal inglés "The Guardian", las ciudades europeas han emprendido serias medidas para cuidar a los peatones. Han bajado los límites de velocidad, cambiado el diseño de las calles, removido espacios para coches y, en general, le han (literalmente) hecho la vida más difícil a los conductores. En ningún lado podemos encontrar información que nos confirme que el peatón sea condicionado, educado o responsabilizado.

Por el lado opuesto, claramente, Estados Unidos ha sido un país que ha construido sus ciudades, al menos las más nuevas (que coinciden con ser las del sur de su territorio) alrededor del coche. Amplias calles, grandes avenidas urbanas y enormes autopistas interurbanas, junto con cientos de metros cuadrados de espacio para *parking*, son características evidentes ante cualquier ojo.

AL PEATÓN SE LE CUIDA

Las ciudades favorecen el conducir y rápido, y parece que ahí radica la clave! No sería exagerado concluir que cuanto más se conduzca, más muertes van a haber, incluidas las de peatones y poco o nada tiene que ver con la educación.

Ante la contundencia de estas evidencias, existe un movimiento mundial para reivindicar a los peatones, para brindarles garantías y protegerles.

En México, el país desde donde escribo, nació hace algunos años una organización civil que impulsa la agenda peatonal.



La "Liga Pevalonal" y, más recientemente, un colectivo denominado "Peatonline". Son dos grupos que defienden los derechos peatonales, tratando de adoptar e impulsar localmente aquellas prácticas que han demostrado salvar vidas de viandantes, tal y como las que nos enseñan Helsinki y Oslo. España también, en varios casos es un referente.

Y es que España está haciendo también su parte. La alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, lo tiene muy claro y ha emprendido una enorme tarea de transformar las calles de la ciudad. La frase "Para conseguir una movilidad más segura es necesario proteger a los grupos más vulnerables" es una sentencia de la administración municipal que se ha fijado el objetivo de reducir en un 20 por ciento las muertes por tránsito al 2022. Entonces, las controvertidas supermanzanas poco a poco demuestran su razón de existir.

El mejor ejemplo de España, y de los mejores del mundo, con muchos años de tradición es, sin duda, Pontevedra. Su alcalde, Miguel Anxo Fernández, que parece ya parte del inventario de la ciudad, inició desde 1999 la transformación de una pequeña ciudad saturada de autos. De 80 mil coches, ahora solo circulan 7 mil y, según cita El País, se le han devuelto 1,3 millones de metros cuadrados de calles a los peatones. Pontevedra, desde luego, no tiene peatones muertos por atropellamiento. La realidad se impone; menos coches y menos velocidad es igual a más seguridad para todos, empezando por los vulnerables.



La Nueva Crónica: Pontevedra

De esta forma, la tarea no es simple, barata o rápida, pero ya es conocida. Para salvar peatones, hay que cuidarlos de los autos. Caminar, al final, es nuestra forma natural de movilidad y, entonces, solo hace falta la voluntad política de hacer lo necesario para que las calles sean mucho más para caminar que para conducir.



Paco de Anda
Colaborador del área
Licenciado en Diseño Industrial por la Universidad Anáhuac México Norte y Maestría en Mercadotecnia y Publicidad por la misma institución.



Viviam Perrone
Fundadora "Madres del dolor"

Me he dedicado a luchar por los derechos de las víctimas de hechos viales, desde que perdí a mi hijo, Kevin Adrián Sedano (de 14 años) el 8 de mayo de 2002. Cuando perdí a mi hijo, todos en Argentina

decían: "solo fue un accidente", así que decidí mostrar, que "no son accidentes" y que son Hechos Evitables y Prevenibles. Prometí a mi hijo ser la voz de quienes perdieron a un ser querido y trabajar para evitar más muertes en hechos viales.

En 2004, con un grupo de madres que también perdieron a sus hijos en hechos violentos, fundamos la ONG "Madres del Dolor", que tiene como objetivo principal acompañar a las víctimas y/o a sus familias, brindando asistencia jurídica y psicológica, y crear proyectos de ley que se presenten en el Congreso Nacional para cambiar las leyes, así poder salvar vidas.

Trabajo intensamente, no solo para cambiar las leyes, sino también poder cambiar la forma en que las autoridades consideran la seguridad vial, ya que se hace muy poco para evitar las 9.000 muertes anuales en Argentina.



He escrito cartas a lectores, a los periódicos más importantes de mi país, 37 de las cuales han sido publicadas. Recibí el premio "Mujeres Innovadoras" en el Congreso de la Nación, por parte del Senador y Vicegobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Balestrini (octubre 2008);

recibí un Honor Especial, otorgado en la Embajada de Estados Unidos por el Sr. Anthony Wayne (28 de mayo de 2009); fui nombrada "Mujer Destacada" en el distrito de Vicente López, donde fue asesinado mi hijo (2010); en San Isidro, que es el Municipio donde nosotros vivimos (2012) y por la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires (2013). También recibí un Reconocimiento por parte del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación (mayo de 2013) y por mi trabajo de género en Seguridad Vial en el "Día Internacional de la Mujer" en el Congreso, por parte de la Diputada Nacional Ramona Pucheta (marzo de 2014).

Trabajo en la Prevención, participando en el 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial en Argentina (2009) y difundiendo el Proyecto Bandera Roja en escuelas para discapacitados.

He participado en Asambleas y Congresos sobre Seguridad Vial, realizados en diferentes provincias de Argentina y a nivel internacional. Diserté en el III Congreso Iberoamericano en Bogotá, Colombia (2012) y mi Proyecto Técnico sobre Justicia y Seguridad Vial fue publicado en aquel evento.



Asistí a las Reuniones Mundiales de Organizaciones No Gubernamentales que abogan por la Seguridad Vial, en Washington D.C. (EE.UU.) 2011; Antalya (Turquía) 2013; Marrakesh (Marruecos) 2015; Kuala Lumpur (Malasia) 2017; Chania (Grecia) 2019 y Estocolmo (Suecia) 2020. Fui convocada por la OMS para disertar en la II Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial en Brasilia, Brasil (2015) en el evento paralelo de Justicia y Post Choque.

He sido miembro de la Alianza Global desde la Reunión de Antalya, y he contribuido a los informes presentados por la junta directiva de la AG al UNRSC y al evento paralelo sobre justicia del PC en Brasilia, incluido el informe "Justice and the Post Crash Response" que se publicó y distribuyó ampliamente en ese evento.



En 2017 fundamos, junto a ONGs de diferentes partes del mundo, la ONG "International Road Victims' Partnership", que, copresido junto a Donna Price de Irlanda, cuenta con más de 150 ONGs como miembros. Esta ONG tiene como misión concentrarse en lo que ocurre después de un hecho vial: la respuesta médica, la investigación, el acompañamiento a las víctimas, el juicio penal...

Uno de mis principales logros ha sido luchar en el Congreso durante 12 años para cambiar la Ley de Seguridad Vial en Argentina y esto se consiguió el 22 de diciembre de 2016. Ahora en todas las provincias de Argentina, tanto el abandono de persona como la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, son delitos graves.

También logramos junto a familiares de víctimas de todo el país, la Ley de Víctimas (2016). Esta ley otorga Derechos a las Víctimas de Hechos Violentos. Hoy integro el Observatorio de Víctimas de la Cámara de Diputados del Congreso de la Nación. Nuestro objetivo es ver que la Ley de Víctimas sea cumplida en todo el territorio nacional.

He dedicado mi vida intentando evitar que otras familias experimenten la pérdida de un ser querido y sufrimientos innecesarios. Lo hago porque sé que estas muertes y lesiones graves son totalmente evitables y que las familias quedan aún más traumatizadas por la falta de justicia y de reconocimiento de sus derechos de información y apoyo.

¿Qué derechos y garantías tiene la víctima de un delito?

- **Denunciar el delito** de inmediato en comisarías, fiscalías, juzgados y organismos especializados. **La denuncia debe ser recibida en forma inmediata.**
- **Ser asesorada** sobre sus derechos.
- **Recibir asistencia gratuita** para su recuperación psíquica, física y social.
- Solicitar **medidas de protección** para resguardar su seguridad y la de sus familiares y testigos.
- Recibir un **trato digno y respetuoso**, y que se respete su intimidad.
- Recibir **ayuda económica** para traslado, hospedaje temporal y alimentos.
- **Intervenir como querellante o actor civil** en todo el procedimiento penal.
- Ser **informada sobre el estado de la causa** y de la situación de la o las personas imputadas.
- **Aportar información y pruebas** durante la investigación.
- **Ser escuchada y notificada** antes de cada decisión trascendental que modifique el proceso penal y cada vez que se decida sobre la libertad del condenado o del imputado.
- Solicitar **la revisión de las decisiones del juez** que afecten su derecho.
- Pedir que se adopten las medidas necesarias para **impedir la continuidad del delito.**
- **Recuperar rápidamente los bienes** que fueron sustraídos.

Bienvenida Viviam, es un placer tenerte aquí con nosotros:

¿Cómo se fundó la entidad?

La ONG Asociación Civil Madres del Dolor se fundó a partir de la muerte de nuestros hijos. Debido a la falta de Justicia en hechos viales, decidí juntarme con otras madres que también buscaban Justicia en sus pérdidas. Algunas eran por hechos de violencia de género, de delincuencia, de violencia institucional o por corrupción.

Los integrantes de la Asociación son: Isabel Yaconis, madre de Lucila Yaconis; Marta Canillas, mamá de Juan Manuel Canillas; Elvira Torres, mamá de Cristian Gómez; Silvia Irigaray, mamá de Maximiliano Tasca; Elsa Gómez, mamá de Daniel Sosa; Nora Iglesias, mamá de Marcela Iglesias; Silvia Fredes, mamá de Martina Miranda; Matías Bagnato, hijo de Alicia y José, hermano de Alejandro y Fernando (todos fallecidos en la Tragedia de Flores), y yo.

Nos fuimos conociendo en marchas, en tribunales y nos dimos cuenta que compartiendo nuestras experiencias nos ayudábamos y que así también podríamos ayudar a otros.

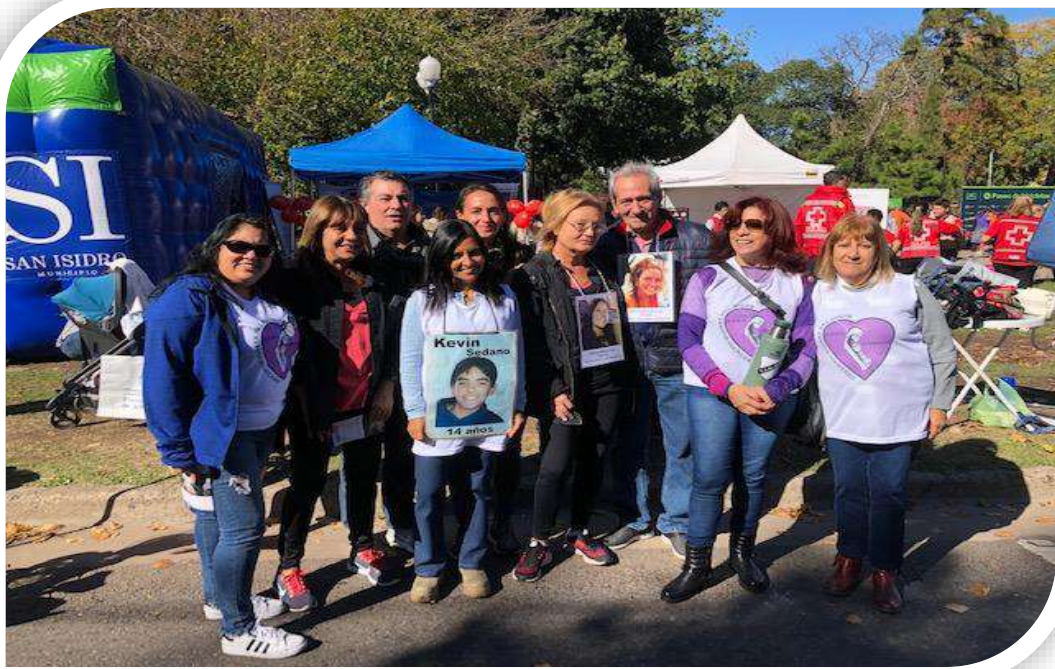
Por eso decidimos fundar una ONG para contener a otras víctimas que se encuentran abandonadas, después de lo peor que te puede pasar en la vida como es la pérdida de un hijo/a.

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

Generalmente quienes acuden a la Asociación son los más vulnerables. Los familiares de víctimas que no tienen dinero para ir a un estudio de abogados para saber cuáles son los pasos a seguir, si tienen a alguien internado en un hospital o un ser querido que ha perdido la vida. Son los que necesitan acompañamiento y contención.

Pero, a la vez, también acuden abogados que nos acompañan en la modificación de leyes, especialistas en proyectos y autoridades con interés de modificar la legislación o de hacer alguna intervención en algún municipio o provincia del país.

También vienen periodistas a realizar entrevistas, ver las actividades que realizamos y así poder difundir las modificaciones legales que logramos.



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

Hemos conseguido muchos cambios, especialmente la visibilización de los hechos violentos. Los familiares de víctimas ya no están tan solos. Un equipo de victimología viene desde el Ministerio de Justicia de la Nación y atiende a familiares de víctimas de manera totalmente gratuita, guiándoles en las diferentes causas.

Hemos logrado también que se le dé relevancia a los datos duros y para esto se ha creado un Registro de Condenados por Delitos Sexuales y también una Agencia Nacional de Seguridad Vial con observatorio propio, que lleva las cifras de fallecidos y lesionados en el país. Pero, lamentablemente, todavía hay provincias que no envían los datos precisos.

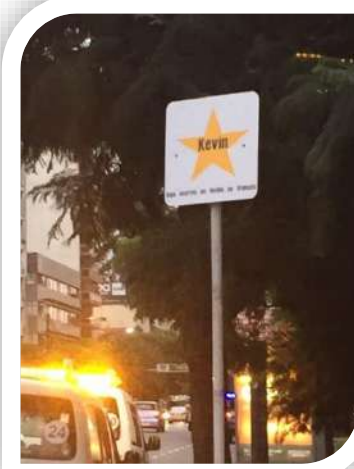
¿Puede describir alguna actividad o acción llevada a cabo por la entidad?

Además de lo ya dicho, puedo agregar que junto a International Road Victims' Partnership participamos de reuniones que se hacen en United Nations Road Safety Collaboration y desde allí podemos compartir con las ONGs de Argentina las actividades que se van realizando. Por ejemplo, hace unas semanas se llevó a cabo el lanzamiento del Plan Mundial de Seguridad Vial para el Decenio 2021-2030. Compartimos todo lo que se trabaja desde este lugar con otras ONGs de nuestro país.



También llevamos a cabo todos los años, una "Barrileteada" en el Día Mundial de la Víctima Vial. Ese día hablamos con muchos niños, que se acercan a recibir su barrilete, sobre la seguridad vial. Los barriletes tienen forma de Estrella Amarilla, porque en los lugares donde alguien pierde la vida en un hecho vial, colocamos un cartel con una estrella amarilla y el nombre de la víctima. El lema es:

"No Queremos una Estrella Más en el Cielo".



También tengo una columna semanal en Radio Ciudad de Buenos Aires, junto a excelentes periodistas, como Mario Massaccesi, Laura Szerman y Diana Zurco. Desde ese espacio difundo casos y actividades que realizan diferentes familias de todo el país.

Son muy importantes las actividades que hacemos en las escuelas, difundiendo un mensaje para que los jóvenes le den valor a la Vida.



Además, desde International Road Victims' Partnership, escribimos una Guía para Víctimas y sus Familias. En Argentina, desde Madres del Dolor adaptamos esa Guía, siendo Declarada de Interés, desde las Cámaras de Diputados y de Senadores del Congreso de la Nación.



¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

Actualmente la Asociación ofrece un espacio en nuestra sede para que las víctimas y sus familias puedan encontrar contención y ayuda legal.

También proporcionamos casos a los medios de comunicación para que tengan difusión, ofrecemos las charlas y la elaboración de proyectos de ley para ser presentados en el Congreso de la Nación. Madres del Dolor ha presentado un proyecto para la modificación de la Ley Vial.

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

Lo que entiendo, es que uniéndonos a otras entidades, vamos a poder restar víctimas en nuestra sociedad. Esto lo hacemos en diferentes proyectos, como es el de la reducción de velocidad a 30k/h en calles urbanas, o al lanzamiento del Plan Mundial del Nuevo Decenio. Nos unimos, y así logramos llegar a más provincias, ya que nuestro país es muy extenso.



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

Madres del Dolor me ha dado la oportunidad de rehacer mi vida. Desde el dolor de la pérdida de mi hijo, he podido resurgir para poder ayudar a otros. También me ha brindado el camino para conocer y aprender cómo trabajan otras personas en diferentes partes del mundo.

Desde esta Asociación puedo abrazar a quien vive el dolor de la pérdida, pero a la vez prevenir para que otros no estén en nuestros zapatos.

Los valores que definen a la entidad son: Resiliencia, Empatía, Perseverancia, Colaboración, Solidaridad.

Valores que ayudan a modificar la realidad de la Pandemia Vial.



Muchas gracias Viviam.



Shane O'Connor

Su mirada y su sonrisa transmiten paz y tranquilidad. Es de esas personas que cuando las ves, sabes que puedes contar con su opinión profesional y personal. Transmite una gran experiencia profesional en el campo de la seguridad

vial e irradia una gran calidad humana, motivo por el cual merece conocerlo un poco mejor. Shane, explícanos quien eres profesionalmente:

Soy asesor de comunicaciones de FedEx, y me ha correspondido facilitar las iniciativas globales de seguridad vial emprendidas por la empresa, colaborando con organizaciones no gubernamentales (ONGs) que llegan a más de 90 países. En ese carácter representé a FedEx en la Colaboración Global de Seguridad Vial de Naciones Unidas, y amplié a 10 países los programas de seguridad peatonal infantil adoptados por FedEx con Safe Kids Worldwide. Esos programas involucraron a más de 20.000 miembros de nuestro equipo, para llegar a más de 19 millones de niños alrededor del mundo con mensajes de seguridad peatonal infantil que salvan vidas. También facilité iniciativas de seguridad vial con la Global Alliance of NGOs for Road Safety, así como con el World Resources Institute, el Programa Internacional de Evaluación Vial y el Highway Safety Research Council de la University of North Carolina.

Recibí el premio "Global Corporate Conscience" de la Association for Safe International Road Travel por mi trabajo en seguridad vial. Cuatro de los patrocinios de seguridad vial que he facilitado han merecido galardones Prince Michael International Road Safety.

Obtuve mi licenciatura de periodismo en la University of Florida y tengo tres títulos de posgrado.

Actualmente soy miembro de la Junta de Gobierno del Programa Internacional de Evaluación Vial que tiene su sede en Reino Unido, así como de la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Seguridad Vial de Naciones Unidas, la Comisión de Conflicto de Intereses de la Global Alliance of NGOs for Road Safety y la junta asesora del Visible Music College de Memphis (Tennessee). Como influyente en las redes sociales en materia de responsabilidad corporativa social, tengo más de 30.000 seguidores en Twitter @oconnorshane.

Gracias Shane, ahora que sabemos un poco más de ti queremos que nos contestes a las siguientes preguntas:

Las siglas son importantes, pero lo auténtico es lo que hay detrás de ellas. ¿Qué representa FedEx para la sociedad?

Dicho brevemente, FedEx conecta a personas y posibilidades. Conectar a las personas con las mercancías, los servicios, las ideas y las tecnologías crea oportunidades que alimentan la innovación, energizan los negocios y elevan las comunidades a estándares de vida más altos. En FedEx creemos que un mundo conectado es un mundo mejor, y que las convicciones guían todo lo que hacemos. FedEx Cares es nuestro programa global de participación comunitaria y una de las formas en que vivimos nuestro propósito de conectar a personas y posibilidades. Nuestra meta es ayudar a hacer del mundo un mejor lugar a través de envíos en especie, aportando nuestro tiempo y pericia como voluntarios y haciendo donaciones benéficas.

Una empresa tan importante y con esa gran logística ¿Cómo trabaja la Seguridad Vial?

FedEx está dedicado a mejorar continuamente sus prácticas de seguridad en el trabajo. Promovemos y apoyamos activamente una cultura de salud y seguridad en beneficio de nuestros empleados, contratistas y accionistas, la empresa y el público.

Dado que más de 200.000 vehículos nuestros circulan en las vías públicas del mundo todos los días, nos enfocamos en prevenir accidentes. Una meta apoyada por cursos de conducción defensiva que enseñan a los conductores los principios de prevención de las situaciones inseguras.

¿Explicanos que es la Global Alliance of NGOs for Road Safety?

La Global Alliance of NGOs for Road Safety es un grupo de ONGs que implementa programas y que cabildea a favor de iniciativas orientadas a la seguridad vial alrededor del mundo. Esta Alianza ayuda a las ONGs a desempeñar un papel vital en la reducción del número de accidentes y de lesiones viales mediante intervenciones basadas en evidencias de efectividad.

Con Lotte Brondum, la directora ejecutiva de la Alianza, tuve en Ginebra una reunión de Colaboración de Seguridad Vial de Naciones Unidas. Me dejó saber que su organización iba a celebrar una reunión en Marruecos y me invitó a ir. En la reunión me impresionó la labor realizada por los miembros de la ONG.



Pensé que, si bien FedEx no puede patrocinar a 200 ONGs en 90 países, sí podemos apoyar a la Alianza, la cual puede asistir a sus afiliadas. FedEx colaboró entonces con la organización para lanzar el Programa de Empoderamiento de la Alianza. Es un programa destinado a desarrollar capacidades que preparen a las ONGs a abogar basadas en las evidencias.

El desarrollo de capacidades ocurre a través de la capacitación presencial y en línea, del uso de mentorías y de las subvenciones iniciales.

¿Qué aporta FedEx al Grupo de Colaboración de la ONU para la Seguridad Vial?

Gracias a nuestra participación en el grupo pude conocer a muchos líderes de seguridad vial pertenecientes a las ONGs. Desarrollando relaciones con esos líderes me enteré de muchas iniciativas efectivas de seguridad vial que estaban ocurriendo alrededor del mundo. FedEx pasó a ser un patrocinador de esas ONGs y nuestra exitosa colaboración fue presentada por el Secretario General de Naciones Unidas en su informe a la Asamblea General.

Sabemos que eres una persona muy implicada...

¿Cómo ves actualmente la seguridad vial en el mundo?

Es un problema que exige atención inmediata. Hay tres grandes razones que estimulan mi pasión por la seguridad vial. La primera es que 3.500 personas mueren todos los días en las carreteras del mundo y hasta 50.000 son lesionadas diariamente. La segunda es que muchas de las medidas que deben tomarse para eliminar esas muertes y lesiones no son complicadas sino sencillas. La tercera es que la comunidad de ONGs y las personas que he conocido y que abogan por cambios y la implementación de soluciones son algunas de las personas más entusiastas, carismáticas, amables y solidarias que he conocido.

¿Crees que la agenda 2030 cumplirá con sus objetivos?

Si los gobiernos cumplen los compromisos adoptados para reducir a la mitad el número de muertes por accidente de tráfico antes del año 2030, será posible cumplir los objetivos de la agenda de seguridad vial para el 2030. Contamos con los conocimientos y las tecnologías necesarias para alcanzar esa meta. Los gobiernos necesitan comprometerse a financiar las intervenciones requeridas para hacerlo realidad.

Para conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible se necesita la complicitad de todos los países. ¿Crees que los gobernantes son conscientes de esa gran implicación?

Las Metas de Desarrollo Sostenible 3.6 y 11.2 se ocupan específicamente de los problemas de seguridad vial. Será necesario que las ONGs y los sectores privados, colaboren con los Ministerios de Transporte y aboguen de manera centrada y constante para elevar los asuntos de seguridad vial a los niveles gubernamentales más altos.

En todos estos años de participación personal has conocido muchas formas de trabajar para erradicar los siniestros viales ¿Cuáles crees que son las más idóneas, para que la sociedad tome conciencia del riesgo en la movilidad?

La toma de conciencia y la práctica son dos cosas diferentes. Puedo tomar conciencia de un hábito que quisiera cambiar, pero cambiarlo puede ser muy difícil. Por tal razón, creo que cambiar la infraestructura de seguridad vial para minimizar los peligros de los usuarios viales es la forma más efectiva de avanzar. Por ejemplo, podemos poner señales viales alrededor de las escuelas para reducir la velocidad del tráfico, y los conductores pudieran pensar que es importante conducir lentamente cuando hay niños alrededor, pero eso pudiera no ser suficiente para cambiar el comportamiento. Sin embargo, si se instala un lomo reductor de velocidad, el conductor no tendrá más remedio que reducir la velocidad. La instalación de lomos reductores es una forma de probada efectividad para reducir la velocidad de los conductores.

Hay muchos factores de riesgo que pueden provocar un siniestro de tráfico. ¿Cuál crees, para ti, que actualmente es el más peligroso?

La National Highway Traffic Safety Administration de Estados Unidos declara que conducir distraído es la causa número uno de accidentes. Sin embargo, en términos de la gravedad del accidente, el exceso de velocidad es el determinante principal. La gravedad del accidente puede determinarse por la velocidad del vehículo.



El exceso de velocidad hace que el vehículo tarde más en detenerse por completo, lo que puede representar la diferencia entre la vida, las lesiones graves o la muerte en un accidente.

¿Hay algún otro factor importante que creas que hay que trabajar?

Los principales factores de riesgo son conducir distraído (principalmente por el uso del teléfono móvil), el exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol o la droga y no llevar puesto el cinturón de seguridad. Todos ellos pueden abordarse con el uso de la tecnología, incluyendo la función "no molestar" de los teléfonos móviles, los limitadores de velocidad, los dispositivos de bloqueo de alcohol y los cinturones de seguridad con inmovilización (ésta impide que el vehículo se ponga en marcha).

Desde fuera de nuestras fronteras, ¿Cómo se ve el trabajo que está realizando España en Seguridad Vial?

Justo el año pasado vi que se pusieron en marcha al menos dos importantes iniciativas nacionales de seguridad vial en toda España. Se aumentaron las sanciones por usar el teléfono móvil conduciendo y las sanciones por exceso de velocidad.

También se redujo a 20 kilómetros por hora la velocidad permisible en zonas donde se mezclan coches y peatones. Esto es un gran paso de progreso.



Algún país o región que consideres importante mencionar.

El 90% de los muertos y heridos en siniestros viales se producen en países de ingresos bajos y medios. Hay grandes regiones con grandes necesidades en África, Asia y América Latina. Les doy la misma importancia.

Cómo persona que vive la seguridad vial de una forma personal y profesional ¿Qué nos aconsejaría para seguir mejorando en seguridad?

La labor de promoción ante los gobiernos es de vital importancia. Una ONG o una empresa no podrá resolver el problema. Éste sólo podrá resolverse cuando los gobiernos decidan que retrasar la inversión en sistemas seguros es demasiado costoso en términos de muertes y lesiones tanto como en pérdida del PIB. Estos sistemas incluyen la mejora de las infraestructuras, las normas de seguridad de los vehículos y otras medidas, como las mencionadas anteriormente, para mantener la seguridad de los usuarios viales más vulnerables.

Cómo gran profesional e implicado en la seguridad vial ¿Predicas con el ejemplo?

Sí, creo que el ejemplo personal es importante. Me empeño en practicar hábitos seguros de conducción. Hice el curso de formación para conductores de seguridad vial que ofrecemos a nuestros conductores profesionales en FedEx, y hago todo lo posible por poner en práctica los métodos que me enseñaron.



Autodefinición

Nací en Manhattan (Ciudad de Nueva York), me mudé a las Islas Vírgenes de Estados Unidos cuando tenía 9 años, luego a Washington, D.C. a los 13 y a Princeton (Nueva Jersey) a los 16. Fui a la universidad en Florida, y después de graduarme trabajé en una ONG en Jacksonville (Florida). Mi último traslado ocurrió en 1982 cuando me mudé a Memphis (Tennessee) para estudiar en el seminario a tiempo completo. Fui pastor durante 6 años, y pasé luego a trabajar en FedEx.

¡Llevo ya 32 años en FedEx! Ha sido una excelente carrera profesional hasta ahora. He colaborado en el departamento de responsabilidad corporativa social durante 24 años. Algunos de mis momentos más gratificantes hasta ahora han ocurrido administrando nuestros programas globales de seguridad vial.

Estoy casado desde hace 37 años y tengo dos hijos casados y un nieto. Tenemos un gran perro de caza que camina 4 millas conmigo temprano en la mañana.

Además de mis largas caminatas, empecé a practicar un deporte llamado rucking. Consiste en llevar una mochila pesada – la mía es de 20 libras – durante una caminata larga y rápida. Recorro ahora hasta 3 millas. Me encantan los buenos desafíos y eso fue uno bueno para mí.

Además de disfrutar tiempo con mi familia y ayudar las ONGs a través de sus juntas de gobierno, tengo pasión por la lectura. Leo mayormente libros sobre el crecimiento espiritual y emocional. Es muy importante para mí crecer como persona en esos dos aspectos.

Muchas gracias Shane. Un placer

ACCIDENTE O SINIESTRO.



Por lo vivido en carne propia y recogiendo esta inquietud con otras víctimas, tanto en Chile

como en otros países, pongo dos palabras en contraposición, tratando de analizarlas:

Se lee en el diccionario:

– ACCIDENTE (lat. *accidentem*)

Lo que altera el curso regular de las cosas; suceso eventual, especialmente desgraciado.

– SINIESTRO (lat. *sinistrum*)

Suceso catastrófico que lleva aparejadas pérdidas materiales y humanas.

Entendemos, que ACCIDENTE “es un suceso eventual, especialmente desgraciado” ...

- Cuando caen rocas o deslizamientos de tierra
- Cuando nos encontramos ante una marejada o tsunami
- Una avalancha o alud
- Un viento fuerte, o
- Cuando cae un rayo



Para las víctimas de siniestros viales, la palabra ACCIDENTE RELATIVIZA un hecho gravísimo **totalmente evitable**.

Esto ocurre en la mayoría de las veces; en las noticias amarillistas de la prensa, en la papeleta de la autoridad (Accidente de Tránsito; prejuicio), en los procesos judiciales, en las sentencias y las penas, en la NO justicia y la NO reparación.

Quedamos en dolor e incredulidad, donde “**la vida no vale nada**”.

Nadie es culpable.

No lo quiso hacer.

No fue su intención.

¡¡¡FUE UN ACCIDENTE!!!

- La palabra ACCIDENTE OFENDE.
- La palabra ACCIDENTE AGREDE.
- La palabra ACCIDENTE INSULTA.

En la palabra ACCIDENTE se ocultan y se justifican ante la ley y la opinión pública, **criminales viales**.

Un hecho tan grave que enluta vidas diariamente no debe llamarse ACCIDENTE.

“Si se puede evitar... NO ES ACCIDENTE”.

Sería un gran avance el hablar de SINIESTROS VIALES y no de accidentes (en Argentina son HECHOS DE TRÁNSITO); no ofendamos a las víctimas con esta palabra.

NO ES TOLERABLE QUE SE LE LLAME ACCIDENTE:

.-No es tolerable que por el apuro y/o exceso de velocidad de otro, pague con su vida propia o un integrante de mi familia.

.-No es tolerable que por el alcohol, drogas o medicamentos que tomó otro, pague con su vida un integrante de mi familia.

.-No es tolerable que, por la distracción, móvil u otro, pague con su vida un integrante de mi familia.

.-No es tolerable que calles, carreteras, señales de tránsito, semáforos, pasos de peatones, estén en mal estado o sin mantención, causando muertes de inocentes.

.-No es tolerable que por vehículos en mal estado o sin la mínima mantención mecánica, provoque la muerte de usuarios vulnerables.

.-No es tolerable que no se respete en las vías a peatones, ciclistas y motoristas.

.-No es tolerable que niños no vayan seguros en vehículos.

.-No es tolerable que los Gobiernos no inviertan en SEGURIDAD VIAL y sigan sin empatía por esta pandemia de salud.

1.350.000 personas pierden su vida cada año, a causa de siniestros viales en el mundo, 3.500 fallecen diariamente, a 500 niños se les arrebató su vida al día.

Debemos exigirle a los Gobiernos que; LA SEGURIDAD VIAL ES LA MEJOR INVERSIÓN PARA UN PAÍS.

Esperamos que la Segunda Década de Acción 2021-2030 para la Seguridad Vial, **SÍ** se logren los objetivos, que es la de salvar VIDAS EN EL TRÁNSITO y reducir esta pandemia de salud invisibilizada.

Un abrazo grande para todas las personas que le han arrebatado a uno o más integrante(s) de su familia por causa de un siniestro vial, mucha fuerza.

Enrique Olivares Ibaceta

AIPSEV Chile

OSEV - COSOC Subtrans

Un estudio sobre 82 series de las plataformas Netflix, HBO o Amazon Prime Video, concluye que ocho de cada 10 series muestran infracciones de tráfico o conductas temerarias.



El estudio se centró en las series que vería una familia de tres miembros, adultos de entre 40 y 45 años, y un hijo de 13. Las escenas policíacas, fantásticas, con coches clásicos o de persecución se dejaron fuera para centrarse «en situaciones cotidianas de nuestra época».

El contundente dato de infracciones en la pantalla procede de **una auditoria de Rivekids, fabricante especializado en seguridad vial.**

Tras visionar 82 producciones, entre ellas los últimos estrenos, concluye que la mayoría de infracciones son por **no ponerse el cinturón de seguridad (61% de los casos).** Con más frecuencia, en las plazas traseras. Se trata de una conducta castigada con 200 euros de multa y la pérdida de tres puntos del permiso en el caso del automovilista. Aunque eso no es lo peor: no llevar ese elemento de seguridad eleva en un 50% la probabilidad de fallecer en un accidente. En el caso de los ocupantes de las plazas traseras, el riesgo es aún mayor, ya que pueden acabar con la vida de quienes viajan delante: **en un choque frontal a sólo 60 km/h, salen despedidos hacia adelante como si pesaran 56 veces más.**



Esto supone que una persona de 75 kilos golpeará al que viaja delante, como si fuese un elefante que pesase más de cuatro toneladas. En 2020 el 26% de quienes murieron en un siniestro de tráfico en carretera a bordo de un turismo o una furgoneta, no llevaban puesto el cinturón. Más allá de no usar el cinturón, el estudio ha identificado otras 17 conductas muy recurrentes y de grave riesgo. **Despistarse al volante** (primera causa de accidentes mortales); **cruzar mal o andar incorrectamente por la calzada** (en el caso de los peatones); **llevar los pies colocados en el salpicadero; niños que viajan sin la correspondiente sillita; colocarse mal el reposacabezas; personas que viajan en la caja abierta de una 'pick up' o una conducción temeraria con usuarios vulnerables como los ciclistas** están entre ellas.

A raíz del informe de Rivekids, la Facultad de Ciencias de la Educación de Sevilla hará un estudio para investigar sobre la posible relación causa-efecto entre los malos comportamientos en seguridad vial que transmiten nuestras series favoritas y los hábitos cotidianos.

Links:

[HBO](#)

[Netflix](#)

[Amazon Prime Video](#)

Acto en recuerdo de las víctimas de siniestros de tráfico - III CIPSEVI Mollet del Vallès 2021



El Español

El Ayuntamiento de Mollet del Vallés y AIPSEV, dentro del III CIPSEVI Mollet del Vallès 2021, se sumaron a la celebración del Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los siniestros de tráfico, con un sencillo [acto](#). Recuerdo organizado en colaboración con la Asociación P(A)T Prevención Accidentes de Tráfico y con la participación de la Escuela Municipal de Música de Mollet del Vallès.

Si os registráis podéis acceder a todo el contenido del III CIPSEIV - Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial, en el siguiente enlace: www.cipseviprofesional.com que estará disponible hasta el 20 de febrero.

En 1986, un accidente de coche en Reinosa cambia la vida de Rosi para siempre. La no aceptación del fallecimiento de su hermano llevará a esta madrileña durante años a buscarlo por el norte de España. Tres décadas después, Rosi vuelve al lugar del accidente acompañada de su hija para reconciliarse con el pasado.



Una historia que nos conmovió a todos los participantes del III CIPSEVI Mollet del Vallès 2021 y más aun después de escuchar a Raquel en su [ponencia](#) donde nos explicaba su experiencia como directora, su sensación de recorrido al tratar este tema y sobre todo al entrevistar a las víctimas de siniestros viales. Gracias Raquel.



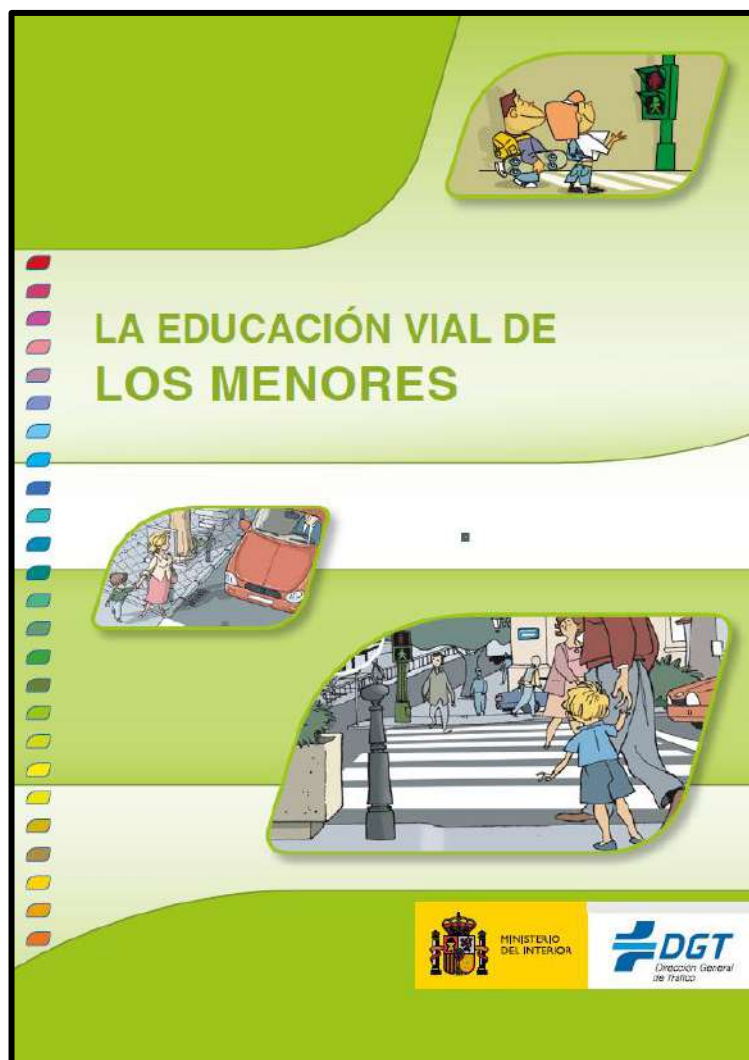
Tras su emisión en el congreso, sigue disponible en Amazon Prime y Antenas

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

www.dgt.es

Educación en seguridad vial.

A lo largo del año la DGT realiza en los colegios charlas, actividades y programas orientados a educar a los niños en la seguridad vial, pero para lograr una educación completa es necesaria la implicación de sus figuras de referencia.



La DGT nos presenta esta documentación para que nos sirva de orientación en la educación de seguridad vial a nuestros menores.

Los niños aprenden muchas cosas por imitación. Observando y siguiendo patrones de conductas para reproducirlos más tarde. De ahí la importancia de la implicación de los padres en la seguridad vial de sus propios hijos.

Es importante enseñarles valores, actitudes y normas desde pequeños. Ser precavidos con el respeto propio de las mismas pues ellos están observando atentamente lo que hacemos y evitar así gran cantidad de accidentes en los que hay involucrados niños causadas principalmente por cruzar las calles de forma indebida o no usar los sistemas de retención infantil.

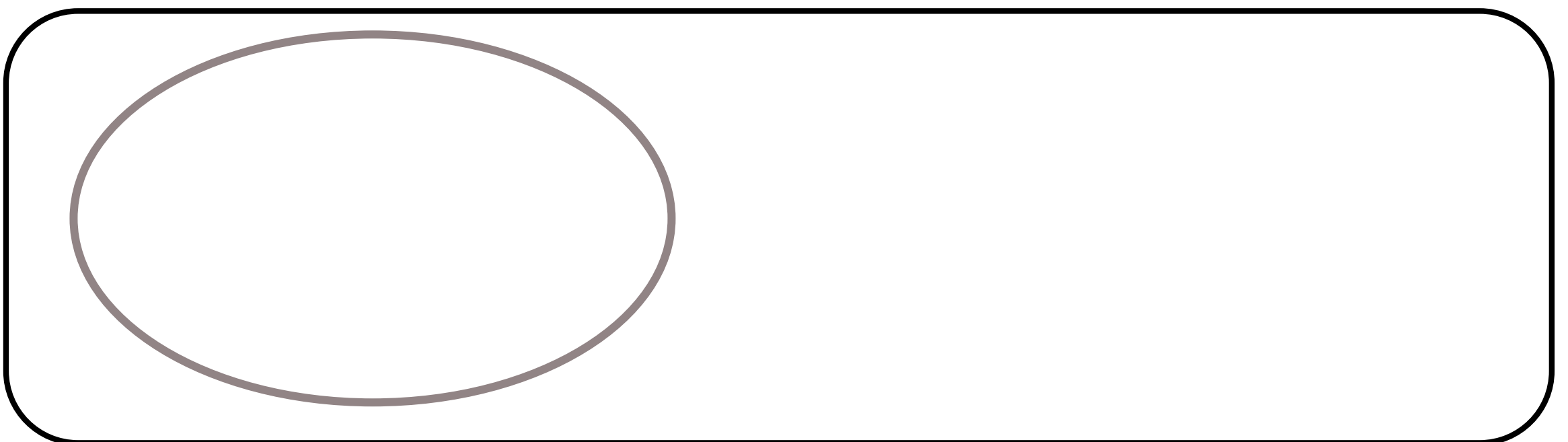
Educando en seguridad vial a los niños se logra:

- .-Que conozcan las normas de circulación cuando usen las vías públicas como peatón, pasajero o conductor de bicicletas.
- .-Desarrollar y adquirir hábitos de comportamientos viales correctos.
- .-Que valoren positivamente la importancia que tiene el respeto de las normas y señales de tráfico.
- .-Que adopten actitudes y valores ciudadanos que les lleven al uso adecuado, seguro y compartido de las vías públicas.

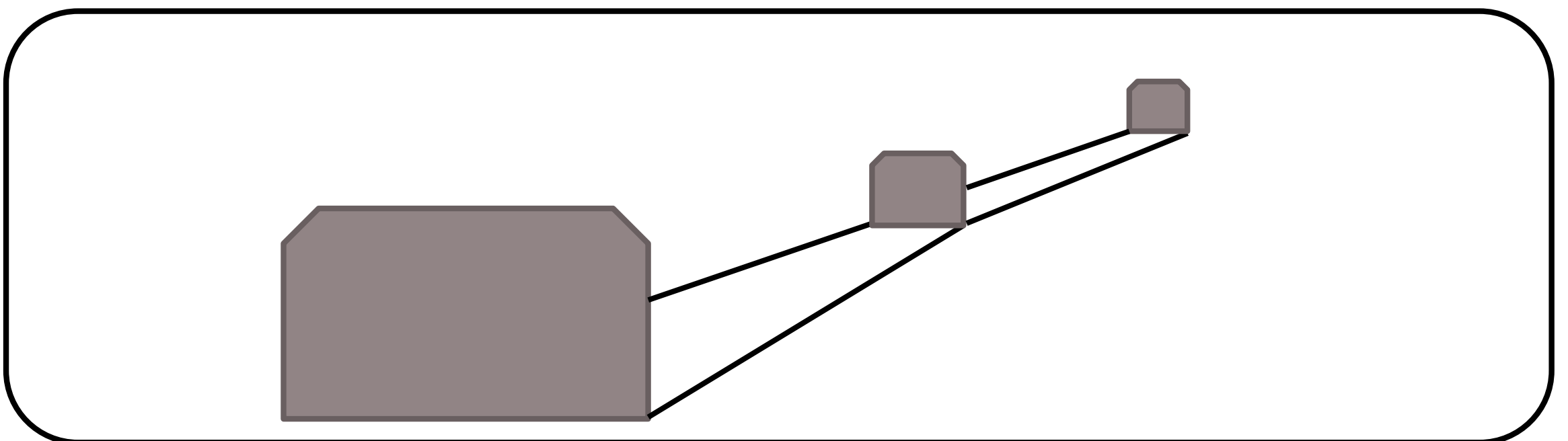


RECURSOS EDUCATIVOS

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



Espacio para pintar una pelota dentro del círculo y dos pelotas fuera



Espacio para pintar una pelota arriba del pedestal que está más cerca y otra pelota en el pedestal que está más lejos



PROGRAMA III CIPSEVI

Modalidad: presencial / streaming + virtual

16 noviembre

Presencial / streaming

Ceremonia de inauguración.
Sesión técnica "CIUDADES 30".
Sesión técnica "EDUCACIÓN VIAL"
Reconocimientos.

Virtual

Panel I "Seguridad Vial 2030"

17 noviembre

Virtual

Panel II "Educación para la Movilidad Segura y Sostenible. Herramientas para la prevención".

18 noviembre

Virtual

Proyección de la película «Una mañana fría».
Panel III "Profesionales para la Seguridad Vial".

19 noviembre

Presencial/streaming

Sesión técnica "JUVENTUD Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE".
Sesión técnica "ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS: JUSTICIA, REPARACIÓN Y RECUERDO".
Experiencias y buenas prácticas.
Acto en recuerdo de las víctimas de siniestros viales.
Acto de clausura y declaración de Mollet del Vallès.

Virtual

Panel IV "Seguridad Vial 360: prevenir, dar la respuesta a los siniestros y prestar la mejor atención a las víctimas".

del 16 al 19 noviembre

PATROCINADORES ORO

PANEL V: «Responsabilidad Social Corporativa: Compromiso con un mundo mejor y una Movilidad Segura y Sostenible».

CEREMONIA DE CLAUSURA

Accede a la memoria fotográfica del III CIPSEVI



Presentación

Es un honor para la ciudad de Mollet del Vallès que la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) pensase en nuestra ciudad para organizar el III Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y Educación Vial (CIPSEVI) evento, porque nos ofrece una doble oportunidad, aprender y enriquecernos con experiencias de éxito que se aplican en otras ciudades o territorios pero también mostrar el buen trabajo que se realiza en nuestra ciudad y que, sin duda, ha contribuido enormemente a que en nuestra ciudad no haya accidentes mortales de tránsito desde 2007.

En Mollet siempre hemos entendido las ciudades como un espacio para las personas. Unas ciudades sostenibles, corresponsables con el planeta, seguras, con aceras anchas y parques o espacios verdes cerca de toda la ciudadanía, porque las ciudades han de ser una extensión de nuestra propia casa. Soñamos una ciudad donde las personas y los vehículos puedan convivir pacíficamente y esta es la idea que teníamos en mente cuando en 2020 decidimos ser Ciudad 30 en todo el núcleo urbano, convirtiéndonos en la primera ciudad de Cataluña y de las primeras de España en adoptar esta medida. Lo hicimos por convicción, porque ha de primar siempre la seguridad de todos los peatones, y compartirán conmigo que la velocidad del coche influye en la gravedad del accidente, y también, por supuesto, para ayudar en la lucha contra la Emergencia Climática.

Deseo que este congreso resulte interesante tanto para los profesionales de la seguridad ciudadana, como para las personas que trabajan en el ámbito de la movilidad y también para la población en general, porque administraciones y personas, juntos, podemos hacer ciudades más seguras y sostenibles.

Josep Monràs i Galindo

Alcalde de Mollet del Vallès



Ejes temáticos:

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. Los ejes temáticos del congreso son:

•Ciudades 30.

•Educación Vial: Ciudad, Familia y Escuela.

•Atención a las víctimas: justicia, reparación y recuerdo.

Organizándose en las siguientes sesiones técnicas:

SESIÓN TÉCNICA: CIUDADES 30.

- Mesa redonda "Ciudades para la Vida"
- Ponencia: Actividades originales y eficaces para la concienciación vial.
-

SESIÓN TÉCNICA: EDUCACIÓN VIAL.

- Mesa redonda "Movilidad Segura y Sostenible: Ciudad, Familia y Escuela".
- Ponencia: Comprometidos con la prevención de los siniestros viales.
- Presentación del estudio: "La Seguridad Vial en las series"

PANEL I. Seguridad vial 2030.

PANEL II. Educación para la movilidad segura y sostenible. Herramientas para la prevención.

Proyección de la película "Una mañana fría"

PANEL III: Profesionales para la seguridad vial.

PANEL IV: Seguridad vial 360º: Prevenir, dar respuesta a los siniestros viales y prestar la mejor atención a las víctimas.

PANEL V: Responsabilidad social corporativa: Compromiso con un mundo mejor y una movilidad segura y sostenible.

SESIÓN TÉCNICA: JUVENTUD Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE.

- Mesa redonda "El rol de los jóvenes en la movilidad".

SESIÓN TÉCNICA: ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS: JUSTICIA, REPARACIÓN Y RECUERDO.

- Mesa redonda "La atención Post-Siniestro: médico, jurídico y legal".
- Ponencia: La atención médico psicológica a víctimas de siniestros viales.

Acto en recuerdo de las víctimas de siniestros viales

SESIÓN TÉCNICA: EXPERIENCIAS Y BUENAS PRÁCTICAS.

- Ponencia: Educar desde las emociones.
- Ponencia: La implicación de las víctimas en la concienciación.
- Ponencia: Depende de ti que un segundo cambie tu vida.
- Ponencia: Unidades ciclistas de policía como herramienta educativa.

A través de estos ejes se abordarán cuestiones como el acceso a una movilidad y modos de transporte sostenibles, un transporte público seguro, y caminar o usar la bicicleta.



III CIPSEVI Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial
Mollet del Vallès del 16 al 19 de noviembre de 2021
DECLARACIÓN DE MOLLET DEL VALLÈS

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

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

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

Congratulados por el excelente ejemplo de Mollet del Vallès en la prevención de los siniestros viales y por la acogida del III CIPSEVI - Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial, celebrado en esta ciudad bajo el lema "Ciudades para las personas".

Y considerando que la lucha contra la pandemia silenciosa de los siniestros de viales, es un deber ético e ineludible, que a todos nos concierne hasta alcanzar la única cifra admisible "cero víctimas mortales".

DECLARAMOS

- Que, según las recomendaciones de la resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU el 31 de agosto de 2020 en la resolución 74/299 "Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo". Es necesario impulsar alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad vial.
- Que nos sumamos a la recomendación de la ONU, sobre la necesidad de promover un sistema integrado de la seguridad vial que produzca cero defunciones. Tomando como referencia a todas aquellas ciudades que han conseguido el registro de cero víctimas mortales por siniestro vial en su casco urbano.
- Que, reafirmamos la importancia de intensificar la cooperación en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la movilidad segura y sostenible

POR LO QUE CONSIDERAMOS

En base a los ejes temáticos del congreso: **Ciudades30; Educación Vial: Ciudad, familia y Escuela y Atención a las Víctimas: Justicia, reparación y recuerdo:**

- ❖ Centrar la atención en la habitabilidad de las calles, con el establecimiento de una velocidad máxima de 30 km/h, en base a la evidencia existente.
- ❖ Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, buscando el menor riesgo posible, allí donde conviven los grupos más vulnerables de la vía pública y los vehículos.

- ❖ Fijar prioridades para conseguir espacios más seguros para las personas, reduciendo los siniestros viales y la gravedad de los mismos.
- ❖ Contextualizar los compromisos con una movilidad segura, conforme a la declaración de Estocolmo 2020 y al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 en su gestión de la velocidad, del Plan Mundial.
- ❖ Promover la integración de las nuevas formas de micromovilidad en la movilidad urbana, a través de la infraestructura, la educación, la concienciación, la seguridad personal y la mejora del diseño de los vehículos.
- ❖ Planificar acciones educativas que involucren a la ciudad, la familia y la escuela conjuntamente.
- ❖ Proyectar diseños urbanísticos que favorezcan la seguridad y la convivencia de todos los usuarios de la vía pública y sus deferentes modos de movilidad.
- ❖ Implantar políticas educativas que fomenten el ejemplo positivo de respeto a las normas, basadas en la convivencia con nuestros conciudadanos.
- ❖ Diseñar proyectos educativos que promuevan un cambio de hábitos más seguros y nos dirijan a conseguir la reducción de los siniestros viales y sus víctimas.
- ❖ Poner en valor las experiencias exitosas en la prevención de los siniestros viales.
- ❖ Denunciar aquellos mensajes contradictorios que generen confusión y erosionen la fuerza de las acciones preventivas.
- ❖ Atender las necesidades de las víctimas y del entorno familiar y social que se ve afectado por una pérdida.
- ❖ Favorecer la implicación de las víctimas en la concienciación para una mejor convivencia vial y una movilidad más segura.
- ❖ Proporcionar una atención adecuada, integrada y coordinada tan pronto sea posible tras un siniestro vial.

Estamos convencidos que aplicando la estrategia integral de seguridad vial "visión cero" en las ciudades, nadie necesita morir en un siniestro vial. Cómo ha demostrado la ciudad de Mollet del Vallès durante los últimos 14 años.

Reiteramos nuestro compromiso en la prevención, para reducir lesiones, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.

Mollet del Vallès 19 de noviembre de 2021

José María Navarro González
Delegado de AIPSEV en Cataluña

Juan José Baños González
Regidor de Seguridad Ciudadana, Movilidad y
Protección Civil. Ayuntamiento de Mollet del Vallès.

REPORTAJE FOTOGRÁFICO CRONOLÓGICO DEL CONGRESO



Bienvenida



Inauguración



1ª Mesa Redonda
Ciudades para la vida



1ª Ponencia
Actividades originales y eficaces
para la concienciación vial



2ª Mesa Redonda
Movilidad segura y sostenible:
Ciudad, Familia y Escuela



2ª Ponencia
Comprometidos con la prevención
de los siniestros viales



3ª Ponencia
La Seguridad Vial en las series



Premio **MiEjemploEduca**



Premio **EducarSalvaVidas**



Premio **EducaCiudadCero**
Categoría Plata



Premio **EducaCiudadCero**
Categoría Oro



3ª Mesa Redonda
El Rol de los jóvenes en la movilidad



4ª Mesa Redonda
La atención Post-Siniestro:
médico, jurídico y legal



4ª Ponencia
La atención médico psicológica
a víctimas de siniestros viales



5ª Ponencia
Educar desde las
emociones



6ª Ponencia
La implicación de las víctimas
en la concienciación



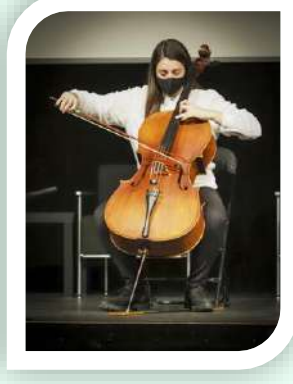
7ª Ponencia
Depende de ti que un segundo cambie
tu vida



8ª Ponencia
Unidades Ciclistas de Policía como
herramienta educativa



Recuerdo a las víctimas de
siniestros viales



Lectura de la Declaración de Mollet



Firma de la Declaración



Clausura



Agradecimientos



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