

SEGURIDAD & EDUCACIÓN VIAL

Año II número 5 junio 2022



Diseño de portada: Emma Montserrat



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial

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



Art. 1 Relaciones Internacionales

En agosto de 2007, la Organización Mundial de la Salud empezó a elaborar el informe sobre situación mundial de la seguridad vial (GSRRS) para resolver la carencia de datos y evaluar la seguridad en el mundo.



Art. 2 Educación Vial

La educación vial se enfrenta a nuevos retos. La formación en este campo, tal y como la conocíamos hasta ahora, debe evolucionar y adaptarse a las nuevas necesidades...



Art. 3 Policía y Escuela

La policía local desde hace años trabaja por esta labor. Ha sido la que poco a poco ha introducido esta asignatura en los colegios, ha confeccionado programas adaptados a la metodología de los centros y es el soporte técnico de profesores interesados en el tema.



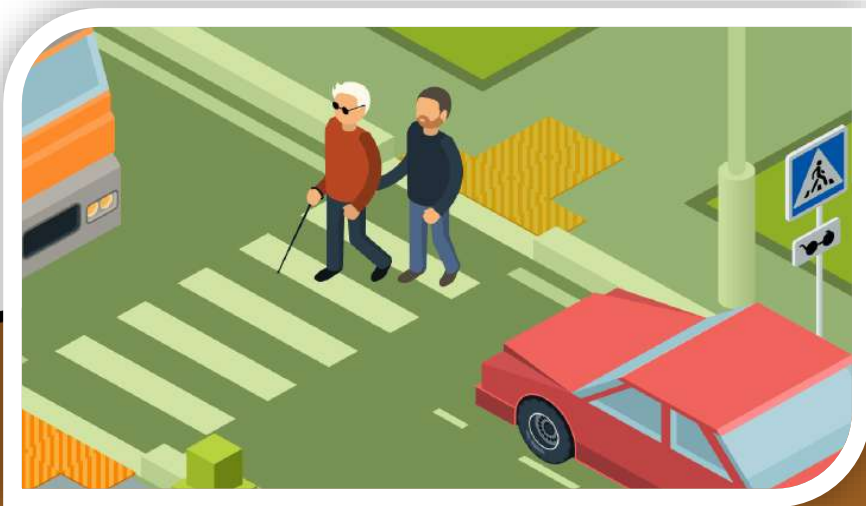
Art. 4 Retención Infantil e Innovación

Todos conocemos las estrellas Euro NCAP. Lo que no tantas veces se cuenta es qué hay bajo esas estrellas y qué se mide realmente en cada ensayo. Bajo las estrellas Euro NCAP hay cuatro categorías de seguridad:



Art. 5 Rescate en Tráfico y Emergencias

La naturaleza del medio acuático en espacios naturales requiere un aprendizaje continuo de técnicas de rescate, conocimiento de los diferentes materiales y procedimientos de trabajo, así como de los diferentes Equipos de Protección Individual (EPIs) que deben llevar las personas rescatadoras según las circunstancias y entorno en el que vayan a realizar la intervención.



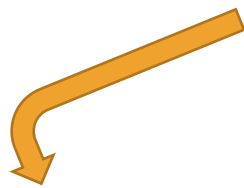
Art. 6 Psicología de Tránsito

Las personas con discapacidad tienen que ser las protagonistas, ya que su experiencia es clave en los procesos decisorios para hacer de las ciudades un lugar habitable para todos.



Art. 7 Universidad y Educación

La Educación Vial es una de las funciones de las Policías Locales desconocida por muchos ciudadanos, y es aquí donde una servidora, como agente de policía local responsable de llevarla a cabo en su municipio, he podido descubrir los sentimientos que os describo.



Entidades al día

Desde la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial, el objetivo siempre ha sido el de generar impacto sobre las ACTITUDES que inciden en los valores y la cultura de la movilidad, un esquema de trabajo que entiende la EDUCACIÓN VIAL como una parte más de la educación cívica y de los cuidados para favorecer la buena convivencia en las vías públicas.



Editorial

José Manuel Bascon Moreno

Coordinador Área de Diseño y Comunicación

6

La Revista

José María Navarro González

Director de la Revista

8

Artículos

1 Relaciones Internacionales. Reflexiones sobre el coste de los siniestros viales.

Jorge Roel Hernández Serrano. Vicepresidente. Coordinador del Área de Salud Vial

9

2 Educación Vial. Base indispensable para un cambio cultural.

Silvia Castro. Delegada de Galicia. Psicopedagoga. Oficial de la Policía Local de A Coruña

11

3 Policía y Escuela. Educación vial en las escuelas.

José María Navarro González. Coordinador del Área de Educación Vial

14

4 Retención Infantil e Innovación. ¿Qué seguridad evalúa Euro NCAP?.

José Lagunar. Consultor en seguridad vial. Delegado Castilla y León

16

5 Rescate en Tráfico y Emergencias. La seguridad del rescate en el medio acuático.

Maikel Herrerías Berbel. Colaborador. Bombero-Conductor del SPEIS Ayuntamiento de Alicante

18

6 Psicología de Tránsito. El desafío de crear ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Eliane Balcázar Arteaga Coordinadora del Área de Psicología del Tránsito

22

7 Universidad, Educación y Formación Profesional. Traspase de conocimientos.

Elena García Pedreño. Colaboradora. Policía Local de Fuente Álamo. Murcia.

23

<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>

www.linkedin.com/company/aipsev/

www.Facebook.com/AIPSEV



<https://policiaeducador.com/>



www.Instagram.com/aipsev



revista@policiaeducador.com



Hazte socio de AIPSEV

¡Salvamos vidas, evitamos sufrimientos y mejoramos el mundo!

Entidades al día

FETEVI

Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial. 27

Mi opinión

¿Necesidad? o ¿Comodidad?.

Mireia Sanz. CEO de IMPACTUM 32

Formato breve

34

Recursos Educativos

35

Contraportada

III CIPSEVI

38

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

EMPATÍA, CAPACIDAD DE IDENTIFICARSE CON ALGUIEN Y COMPARTIR SUS SENTIMIENTOS

Habitualmente, cuando nos acercamos a centros comerciales, visitamos el centro de nuestra ciudad, o incluso cuando nos acercamos al centro deportivo donde juega nuestro equipo favorito, podemos observar que todavía hay conductores/as que bien por falta de empatía, poco civismo o porque llevan mucha prisa y “son solo dos minutos”, estacionan sus vehículos en alguna plaza reservada para personas con discapacidad con total tranquilidad, viendo en ocasiones como personas que de verdad la necesitan y están justificadas para hacer uso de dichas plazas, tienen que sufrir tal injusticia y dar vueltas hasta encontrar un aparcamiento en sitios menos adecuados y alejados de sus destinos.

Parece mentira, que con las numerosas campañas que se han hecho al respecto por parte de distintas plataformas e incluso de la DGT, con lo que las redes sociales ha castigado el tema, y con el precio que conlleva dicha sanción, haya personas que todavía sigan cometiendo este tipo de infracciones, y es más, algunos/as se atreven incluso a usar tarjetas de familiares y los más atrevidos se dedican a falsificarlas, pudiendo incurrir por dicho comportamiento en la comisión de un presunto delito de falsificación documental, con la finalidad de encontrar un sitio para su vehículo en lugar de ponerse en la piel de la otra persona y caminar unos metros más.

¿Qué más tenemos que hacer para corregir el comportamiento de este tipo de usuarios? ¿Quién es el que no está haciendo bien su trabajo? ¿Habría que detraer puntos a los conductores que cometen este tipo de infracciones?



Quizá sean las administraciones las que les tengan que dedicar más tiempo y presupuesto a este tema, renovando señalización y aplicando la tecnología que utilizan para controlar otras infracciones, hoy en día hay medios suficientes para controlar los estacionamientos sin necesidad de que tenga que ir un/a agente a controlar los vehículos de forma presencial, porque existen medios audiovisuales y tecnología tan avanzada, que desde una sala de coordinación se puede ver qué coche tenemos estacionado en un lugar reservado, tomando las medidas oportunas cuando sean necesarias.

Lo que está claro es que, con una buena educación vial, ahorraríamos en inversiones tecnológicas, desplazamientos innecesarios de los/las agentes y se podría invertir en temas más necesarios que pueden salvar vidas, como controles de velocidad, drogas y alcohol entre otras.

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
Silvia Castro Rodríguez
José Lagunar
Maikel Herreras Berbel
Eliane Balcázar Arteaga
Elena García Pedreño

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 Quinta Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

Ilustración Portada

Emma Montserrat

Enlaces:

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

CONDUCTORES DE MOVILIDAD REDUCIDA

Hoy queremos poner el foco en el proceder de muchos conductores, cuando vemos la posibilidad de estacionar o aparcar nuestro vehículo en una plaza limitada a personas con movilidad reducida.

Nos preocupa cómo se ha generalizado esa falta de respeto. No se trata del beneficio que consigo yo aparcando unos minutos en ese lugar, sino ¿a quién perjudico con ese hecho?

Claramente el perjudicado es la persona que padece una movilidad reducida que, en el momento que llega al lugar y no encuentra sitio para dejar su vehículo, debe de dar vueltas para encontrar uno suficientemente amplio, para poder sacar su silla de ruedas.



El eslogan que muchos conductores de movilidad reducida nos han manifestado está claro "Si me quitas mi plaza, ¡Quédate con mi discapacidad!" y eso lo debería resumir todo.



No solo existe el hecho de ocupar una plaza de movilidad reducida, también hay personas que falsifican las tarjetas u obtienen un veneficio de ellas, utilizando estas cuando no trasladan al familiar que la necesita o este a fallecido.



Todo este comportamiento deriva en una falta de respeto hacia los demás usuarios de la vía. Es bueno que se facilite el estacionamiento a personas de movilidad reducida, diríamos algo más, es un derecho y lo negativo de nuestra sociedad, es buscar una rentabilidad o un beneficio propio del derecho de los demás.

Desde AIPSEV deducíamos esa falta de EMPATÍA, a las personas que por sus características necesitan una plaza de movilidad reducida.

José María Navarro.
Director de la Revista

Pedimos perdón a nuestros lectores por el retraso de la salida de esta edición de la Revista. De hecho, debería haber salido a finales de abril, pero por varios motivos no se ha podido hasta ahora. Seguimos en la misma dinámica y con las mismas ganas de seguir trabajando.

Gracias

RELACIONES INTERNACIONALES

REFLEXIONES SOBRE EL COSTE DE LOS SINIESTROS VIALES

Según datos de la OMS, 1,35 millones de personas fallecen anualmente en el mundo a causa de siniestros viales. Si bien la mayor pérdida es la vida y el dolor que sufren de por vida las personas más allegadas a la víctima, junto al calvario que padecen los grandes lesionados, es importante analizar también el daño sufrido por lesionados leves y los daños colaterales de los modelos de movilidad provocados por enfermedades cardiopulmonares causadas, directa o indirectamente, por las emisiones de gases tóxicos y la falta de ejercicio físico.

Uno de los primeros problemas que nos encontramos es la recopilación de datos fiables, algo fundamental para comprender la dimensión del problema y analizar las circunstancias de los siniestros.

Partiendo de una base fiable bien documentada, podremos segmentar según diversos criterios como edad, sexo, tipo de vía, día, hora, posición del ocupante, circunstancias de la vía o climatológicas. Con esta información podremos identificar, por ejemplo, colectivos de riesgo, conductas peligrosas o puntos negros de la vía que nos permitirán diseñar acciones eficaces para reducir los siniestros viales.

En agosto de 2007, la Organización Mundial de la Salud empezó a elaborar el informe sobre situación mundial de la seguridad vial (GSRRS) para resolver la carencia de datos y evaluar la seguridad en el mundo.

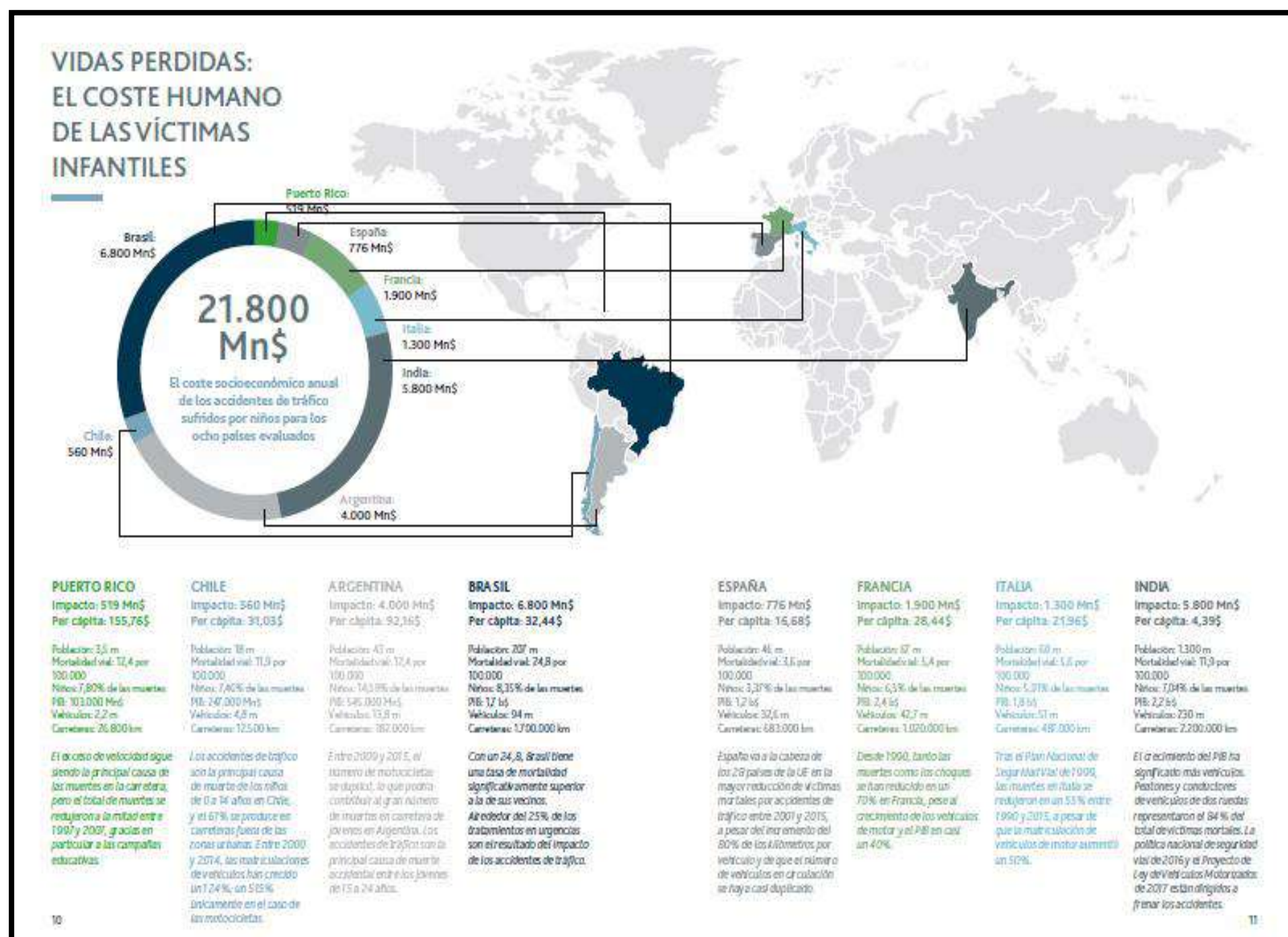
[Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018](#)

A modo de ejemplo, podemos tomar el informe *El impacto de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles* realizado por la Fundación Abertis. Los niños de hasta 17 años son un grupo particularmente vulnerable.



En los países más pobres, los niños con lesiones graves y discapacidades provocadas por accidentes de tráfico a menudo empujan a sus familias a la pobreza o empeoran su situación, al verse obligadas a gastar sus ahorros, vender sus propiedades o renunciar a su empleo para cuidar de un niño afectado, en muchos casos, de forma permanente.

REFLEXIONES SOBRE EL COSTE DE LOS SINIESTROS VIALES



Como podemos observar, según este estudio el coste socioeconómico de los siniestros viales con víctimas infantiles en los ocho países analizados (España, Italia, Francia, Chile, Argentina, Puerto Rico, India y Brasil) asciende a 19.600 millones de euros.

Fuente: El impacto de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles. Fundación Abertis.

<https://seguridadvialfundacionabertis.es/web/el-impacto-socioeconomico-accidentes/>

Lejos de buscar un mero cálculo economicista, estas cifras nos ayudan a estimar el coste de oportunidad que implican los siniestros viales. Teniendo en cuenta que los recursos son limitados, ¿cuántas escuelas, hospitales infantiles, comedores, planes de apoyo a la infancia o parques se podría haber realizado con esos recursos si hubiéramos evitado esos siniestros? Y qué decir del dolor evitado, totalmente incuantificable.

Los siniestros viales son una gran fuente de dolor y también un freno al desarrollo, especialmente en países con rentas medias o bajas y con una deficiente cobertura social y aseguradora.

Por todo ello, es especialmente importante la labor de análisis, toma de datos, metodología común, cooperación internacional e implantación de políticas mundiales, nacionales y locales de seguridad y educación vial.

En este sentido, la OMS realiza una vital labor de coordinación y llamamiento a la acción basada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. De todos depende asumir el reto y aportar nuestra contribución para alcanzar lo antes posible la anhelada meta de cero víctimas mortales en siniestros viales.

Jorge Roel Hernández Serrano
Coordinador del área

LA EDUCACIÓN VIAL SE ENFRENTA A NUEVOS RETOS

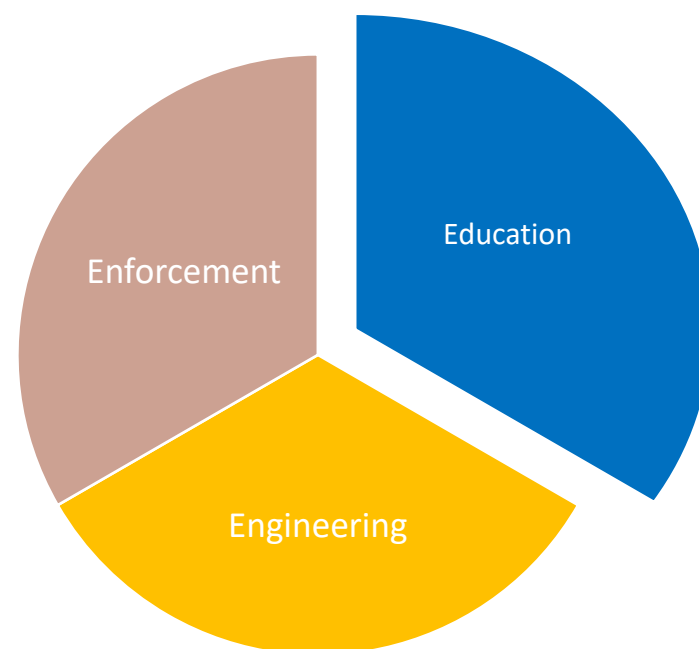


La educación vial se enfrenta a nuevos retos. La formación en este campo, tal y como la conocíamos hasta ahora, debe evolucionar y adaptarse a las nuevas necesidades, me refiero no solo a los nuevos vehículos tipo VMP, sino a un nuevo enfoque de la educación, más holístico, más individualizado, más profesional.

Recientemente se ha aprobado un Real Decreto que implica que la educación vial sea una asignatura obligatoria en los colegios. Lo primero que pensé fue: ¡por fin! La necesidad de incluir esta formación en nuestro sistema educativo, de un modo directo y no transversal, es un gran avance.

La siguiente cuestión a tratar es el debate entre la conveniencia o no de que los Policías Locales y compañeros de la Guardia Civil continuemos impartiendo esta formación en los diversos niveles de la formación reglada o formal y la no formal (asociaciones de migrantes, personas con diversidad funcional, tercera edad...), ya que si la van a impartir en los colegios ¿para qué seguir dando esta formación? Este es el debate en el que me quiero centrar para argumentar mi postura.

Recordemos las tres "es" que en inglés concretan las claves para la reducción de víctimas en términos de seguridad vial: **E**nforcement (controles), **E**ngineering (referido al desarrollo de transportes más seguros y mejoras en infraestructuras), y **E**ducation (educación)



Control, Transporte e infraestructuras y Educación.

Entre estos tres términos, hay uno que no depende del usuario de la vía: Engineering. Los conductores, peatones y pasajeros no tomamos decisiones sobre el peralte de una curva o la dimensión que debe tener una calle, o el tipo de asfaltado en función de si llueve o hiela. Sin embargo, sí tenemos la obligación de modular nuestra conducción en función de estas características, lógicamente no vamos a circular a la misma velocidad por una buena carretera que por un carrero lleno de baches y pozas.

Los dos términos restantes sí tienen que ver con el usuario directamente. Han oído hablar seguramente sobre el locus de control. Es un término que hace referencia a lo que creemos que tiene control sobre nuestra conducta. Se distinguen dos tipos:

- El locus de control externo: relativo a las situaciones, normas, circunstancias que dominan nuestra conducta (si bebo alcohol y conduzco puedo caer en un control de tráfico, me pondrán una multa, me quitarán el carné, por eso elijo coger un taxi). Una situación o condición externa es la que nos obliga.
- En el locus de control interno: nosotros tomamos nuestras decisiones por convencimiento, dominamos nuestra conducta porque así lo decidimos, no porque algo externo nos obligue. (No bebo alcohol y después cojo el coche porque soy consciente de que puedo tener un accidente con un resultado fatal, lo hago por mi seguridad, no por la multa)

LA EDUCACIÓN VIAL SE ENFRENTA A NUEVOS RETOS

Si ahora preguntara cuál de los tres términos está directamente relacionado con la función policial, sin duda todo el mundo diría: "Enforcement". (Law enforcement), hace referencia al control institucional necesario para hacer cumplir las normas.

Es competencia nuestra, de los policías, realizar controles de tráfico, alcoholemia, velocidad, documentación, cinturones de seguridad, denuncia de infracciones estáticas, dinámicas...



Se traduce en que la conducta de un usuario de la vía se regula por un locus de control externo.

Otro ejemplo de este locus de control externo es cuando, al menos en nuestro país, España, aprobamos el carné de conducir, el Ministerio de Interior nos remite una "autorización para conducir" porque hemos demostrado ante los examinadores oficiales que tenemos los conocimientos conceptuales y las habilidades para el manejo de un vehículo, sin embargo, todavía falta lo esencial: la conducta. Por este motivo, nuestra autorización de conducir es condicionada. Disponemos de un número determinado de puntos que podemos perder en caso de incumplir las normas, hasta el momento en que perdamos todos los puntos y se nos "desautorice a conducir". O bien, podemos aumentar estos puntos en caso de tener la actitud adecuada de respeto a la normativa. Es lo que, como me decía una profesora en la facultad, en términos de psicología conocemos como "técnica de modificación de conducta", basada en refuerzo positivo y refuerzo negativo. Por lo tanto, podemos controlar la conducta de este modo, es otro ejemplo de locus de control externo.



Con el objetivo de concienciar sobre la seguridad vial y bajar la cantidad de siniestros al volante, el 1 de julio de 2016 entró en vigor el carné de conducir por puntos en España

Dejo intencionalmente el último término para el final: "Education", educación. Hay una frase de Nelson Mandela muy apropiada: "la educación es el arma más poderosa para cambiar el mundo". Sin duda, la educación es la clave de cualquier cambio social, es más lento, pero sin duda más seguro, más profundo, más transmisible y más interno, porque, de hecho, es regulado por el locus de control interno.

Todos los que nos dedicamos al campo de la seguridad vial sabemos que no hay nada mejor que el hecho de que alguien cumpla las normas por convencimiento, por la confianza que le produce el hecho de hacerlo. Por el locus de control interno.

Pero volviendo al tema que me preocupa, la cuestión que me planteaba al principio es ¿deben los policías locales y los guardiaciviles continuar impartiendo la formación en educación vial? o, por el contrario, ¿deben ser los profesores quienes se encarguen de esta formación de un modo exclusivo?

Soy consciente que en el ámbito al que va dirigido este artículo generará controversia, por ello me gustaría exponer mi punto de vista con el ánimo de abrir debate al respecto y observar qué opina la mayoría.

Desde mi punto de vista, la educación vial siempre ha estado en tierra de nadie, ha sido una formación que muchos profesionales se pasaban como una patata caliente.

Por una parte, los maestros y profesores, como profesionales de la educación, especialistas en distintas materias y metodologías de aprendizaje, pero no en seguridad vial, les he oído comentar que no desean impartir esta materia dado que no tienen ni siquiera el carné de conducir. Este comentario me clarifica bastante el desconocimiento general que existe sobre los contenidos que se transmiten en educación vial, ya que no solo existen conductores, sino peatones y pasajeros, y todo ello se trabaja.

LA EDUCACIÓN VIAL SE ENFRENTA A NUEVOS RETOS

Por otro lado, Policía Local y Guardia Civil, como profesionales de la seguridad vial en cuanto al conocimiento de la normativa, así como al estudio y levantamiento de atestados por accidentes de tráfico, entre otras cuestiones, los he oído decir en infinidad de ocasiones que impartir charlas o actividades de educación vial no es un trabajo que ellos puedan y deban realizar, porque no tienen formación en didáctica o pedagogía.

¿Qué hacemos entonces? ¿Quién le pone el cascabel al gato?

Me voy a aventurar a dar mi punto de vista.

La educación vial debe tener un enfoque multidisciplinar. Por supuesto que es importante que se incluya como asignatura, que se forme a los maestros y profesores en esta materia para que puedan transmitir conocimientos y evaluarlos, sobre todo para sumar aliados en esta lucha contra las víctimas de tráfico. Pero no nos olvidemos de que las vivencias de un profesional de la seguridad vial, después de recoger infinidad de accidentes de tráfico, de haberlos estudiado, de haber defendido en el juzgado un trabajo de investigación sobre la colisión de diferentes vehículos, alcances o atropellos... Esa visión solo la puede transmitir quien la vive.

Sin necesidad de profundizar con pelos y señales en lo más escabroso de un accidente con víctimas, algo que nunca se debe hacer, ¿quién de nosotros no recuerda su primer muerto en carretera? o ¿el primer accidente grave que ha tenido que atender? y ¿cuál es el motivo por el que lo recordamos con tanto detalle? Pues según dice la neurociencia, cuando algo afecta a nuestras emociones, queda registrado en nuestra amígdala. Este recuerdo se grava de un modo tan vívido, precisamente porque las emociones han jugado un factor muy importante en el registro cerebral de ese recuerdo.

Profundizar en el tema de las emociones en el aprendizaje y la enseñanza sería para otro artículo, y otros profesionales, pero sabemos que es así.



Reunión de la Comisión del Plan de Seguridad y Educación Vial de Badalona, donde el profesorado y la policía local trabajan conjuntamente con técnicos y entidades en proyectos educativos.

Recuerden algo que les impactó, por ser bueno o terrible en sus vidas. ¿A que son capaces de recordar colores, la ropa que llevaban puesta, los olores, los sonidos, si llovía e infinidad de detalles? ¿A que cuando a alguien de su confianza le cuentan ese episodio de su vida lo hacen con tanta emoción que la transmiten y el receptor les escucha con más atención?

Cuando un policía o guardiacivil va a un centro educativo o asociación, además de transmitir normas para evitar tener accidentes, lo hace desde un conocimiento envuelto en vivencias y, por tanto, cargado de emociones. El motivo por el que me esmero en cada acción formativa que imparto es este, porque he visto desde mi profesión demasiados accidentes. Así que, a lo mejor, también sería bueno dotar de armas pedagógicas y didácticas a quienes nos dedicamos a esta función, y no solo a los maestros y profesores en materia de seguridad vial, ya que juntos ambos profesionales, estoy segura de que la sinergia tendrá un efecto mayor.

Por otro lado, no nos olvidemos de otra cuestión no menos importante a subrayar sobre el hecho de los policías y guardiaciviles nos acerquemos al ámbito escolar, que es el hecho de que no solo la ciudadanía nos vea como una fuerza represora y coercitiva, sino formadora, como una figura en quien pueden confiar. En esta interacción todos ganamos, ya que también se permite a los ciudadanos, hacer llegar sus inquietudes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que se encargan precisamente de esto, de transmitir, desde su experiencia y emoción Seguridad Vial. Y por favor, no nos olvidemos de que los niños también son ciudadanos.

Silvia Castro Rodríguez
Psicopedagoga y maestra en Audición y Lenguaje
Oficial de la Policía Local de A Coruña
Colaboradora del área de Educación Vial

EDUCACIÓN VIAL EN LAS ESCUELAS



**José María Navarro. Monitor de Educación Vial de Badalona
Presidente del Grupo de Monitores de Educación Vial de Cataluña
octubre de 1998**

Recuerdo cuando era niño, que un policía local vino a clase a enseñarnos las normas y señales para llegar a ser buenos conductores el día de mañana.

A todos los niños y niñas nos llamó mucho la atención ver a un policía, hablar con él y escuchar las explicaciones que nos daba acerca de las señales de tráfico y la manera de conducir.

Hoy, yo soy el policía que da clase a los niños y niñas. Les hablo de las normas, señales, vehículos... Pero algo ha cambiado desde entonces hasta ahora.

Hoy en día un programa de educación vial no debe tener como objetivo formar buenos conductores para el día de mañana, sino que, debe ir encaminado a educar a personas que, como individuos que circulan por las vías públicas como peatones o conductores de bicicletas, sepan cuidar de su seguridad y la de los demás.

La policía local desde hace años trabaja por esta labor. Ha sido la que poco a poco ha introducido esta asignatura en los colegios, ha confeccionado programas adaptados a la metodología de los centros y es el soporte técnico de profesores interesados en el tema.

Pero un programa de Educación Vial tiene que ir más lejos, debe ser introducido dentro del currículo escolar del centro, aplicarse como eje transversal en primaria y a través de créditos en secundaria; donde los profesores se impliquen y participen activamente y sean ejemplo para sus alumnos, sobre todo a la entrada y salida del colegio e incluso en las actividades extraescolares fuera del centro.

Imperiosamente se debe contar con la participación de los padres de los alumnos, porque no hay que olvidar que ellos forman la parte más importante de su educación y, por lo tanto, juntamente con los profesores y las AMPAS, deben participar en actividades conjuntas donde puedan opinar y debatir asuntos tan importantes como el de la seguridad de sus propios hijos.

Pero un programa de Educación Vial tiene que ir más lejos, debe ser introducido dentro del currículo escolar del centro, aplicarse como eje transversal en primaria y a través de créditos en secundaria; donde los profesores se impliquen y participen activamente y sean ejemplo para sus alumnos, sobre todo a la entrada y salida del colegio e incluso en las actividades extraescolares fuera del centro.

Imperiosamente se debe contar con la participación de los padres de los alumnos, porque no hay que olvidar que, ellos forman la parte más importante de su educación y, por lo tanto, juntamente con los profesores y las AMPAS, deben participar en actividades conjuntas donde puedan opinar y debatir asuntos tan importantes como el de la seguridad de sus propios hijos.

El programa, debe estar diseñado para proporcionar una formación continua desde preescolar hasta cuarto de secundaria y así poder abarcar toda la etapa escolar del niño, que es fundamental para su formación. Así mismo debe ser ameno y divertido y su objetivo ha de ir encaminado a fomentar un cambio actitudinal más positivo respecto a la seguridad individual y colectiva de todos los ciudadanos. Pero todo esto no es suficiente si se hace individualmente, se necesita la participación de entidades públicas y privadas que fomenten la integración de colectivos sociales y juntos poder debatir, intercambiar ideas y unificar criterios.

No debemos olvidar que la Educación Vial no solo se aprende en la escuela, sino que, también se aprende en la calle día a día, por eso todos los ciudadanos debemos ser ejemplo vivo de respeto, porque de ello depende que todos podamos circular más seguros y con menos riesgo.

**¿Queremos seguridad?
Trabajemos por la prevención.**

EDUCACIÓN VIAL EN LAS ESCUELAS

He querido transcribir el anterior escrito ante la siguiente noticia:

Por primera vez en España se impartirán un mínimo de contenidos de seguridad vial en los colegios gracias a reales decretos que desarrollan reglamentariamente la Ley Orgánica por la que se modifica la [Ley Orgánica de Educación \(Lomloe\)](#).

Coincido con las palabras que el director general de tráfico realizó en el **III Foro Compromiso por la Educación Vial** que se celebró recientemente en Madrid.

"Llevamos muchos años intentando introducir la educación vial en el currículo escolar"

De hecho, el escrito que acabamos de leer se redactó en 1998, hace 24 años. En él ya se pide la integración de la educación vial en el currículo escolar y nos da unas pautas a seguir para contribuir a fomentar entre todos unos hábitos de respeto y colaboración que incidan en la prevención de los siniestros de tráfico.

Pautas que ahora vemos muy obvias como:

- Entender que el objetivo no era educar a los conductores del mañana, si no, a personas que comparten la vía pública.
- Fomentar para que la educación vial sea responsabilidad de todos y un objetivo común y no una tarea exclusiva de algunos colectivos.
- Promover la implicación de la familia, el profesorado y las AMPAS trabajando conjuntamente.
- Establecer una formación continua reglada, no reglada e informal en todo el ciclo vital del individuo.
- Impulsar la colaboración social a través de entidades públicas y privadas, asociaciones y técnicos.

Pautas que, por aquel entonces, para muchos eran muy discutibles.

Recordar que educar en seguridad vial, no es solo enseñar las normas y las señales de tráfico.

Recordar que educar en seguridad vial, no es solo manejar correctamente una bicicleta o cualquier otro vehículo.

Recordar que educar en seguridad vial, **es transmitir unos valores que inviten a la persona a realizar una reflexión sobre su conducta y su toma de decisiones.**

La familia es el primer eslabón de la cadena educativa que es necesaria para conseguir una movilidad más segura y sostenible. Al niño se le debe rodear de seguridad en su movilidad y ejercer en él un ejemplo de conducta donde perciba el riesgo y valore el comportamiento más seguro.

El centro escolar debe seguir esa cadena iniciada por la familia, integrando en el currículo escolar normas que permitan desarrollar hábitos de movilidad activa, autónoma y saludable entre los menores, con la colaboración de los padres y la participación de las AMPAS, entidades públicas, privadas y asociaciones, para fomentar juntos actitudes de respeto que incidan en la prevención de siniestros de tráfico.

Todos los ciudadanos en general debemos implicarnos de una manera activa en esa cadena educativa, colaborando con las entidades implicadas o difundiendo ejemplo de comportamiento seguro cuando caminamos o circulamos por la vía pública.

No podemos permanecer inmóviles o pasivos ante la desgracia de un ciudadano que sufre un siniestro de tráfico.

¿Y tú, qué valores transmites?

¡Con lamentarse, no se consigue el cambio!

José María Navarro
Coordinador del área de Educación Vial

RETENCIÓN INFANTIL E INNOVACIÓN

¿QUÉ SEGURIDAD EVALÚA EURO NCAP?



[Euro NCAP](#) es un organismo independiente que nace en Europa en los años 90 para evaluar la seguridad real de los vehículos. Hoy día es un estándar que ha dado lugar a réplicas en todos los continentes: ANCAP, ASEAN NCAP, CHINA NCAP, LATIN NCAP, etcétera.

Euro NCAP ha evolucionado mucho desde sus primeros ensayos en 1997, siempre con el objetivo de dar información fiable y comprensible a los usuarios. En 2020 incrementó más sus requerimientos de seguridad, siendo en ese momento los requerimientos de seguridad para automoción más exigentes de cuantos hay en el planeta.

Todos conocemos las estrellas Euro NCAP. Lo que no tantas veces se cuenta es qué hay bajo esas estrellas y qué se mide realmente en cada ensayo.

Bajo las estrellas Euro NCAP hay cuatro categorías de seguridad:

- Seguridad ocupante adulto, que valora seguridad pasiva y post-seguridad.
- Seguridad ocupante infantil, que valora la seguridad pasiva de niños de 6 y 10 años y la seguridad activa de la instalación de distintos sistemas de retención infantil.
- Seguridad para usuarios vulnerables de la carretera, donde hace una parte de seguridad pasiva en caso de atropello y otra de seguridad activa con respecto a peatones y ciclistas.
- Los asistentes de seguridad son la última categoría y mide concretamente seguridad activa.

Seguridad ocupante adulto en Euro NCAP

Seguridad ocupante adulto se divide en otras cuatro subcategorías:

- Impacto frontal: comprendiendo dos impactos. Uno contra barrera móvil y un solape del 50 %, y otro contra barrera fija y un solape del 100 %. Además, hay otra valoración que mide lo rígido que es el vehículo ensayado en el impacto con 50 % de solape.
- Impacto lateral: compuesto de un impacto contra barrera fija, mástil y otro en el que el coche es impactado por un carro de ensayos a 60 km/h. Además, se mira la excursión en cabeza del piloto hacia el lado opuesto del impacto y si hay airbag central delantero entre piloto y copiloto.
- También se mira el impacto por alcance, siendo en los asientos delanteros un ensayo dinámico y en los traseros un ensayo estático.
- Un gran desconocido es el rescate y la extracción que valoran la hoja de rescate, el e-Call y el sistema de freno multicolisión.

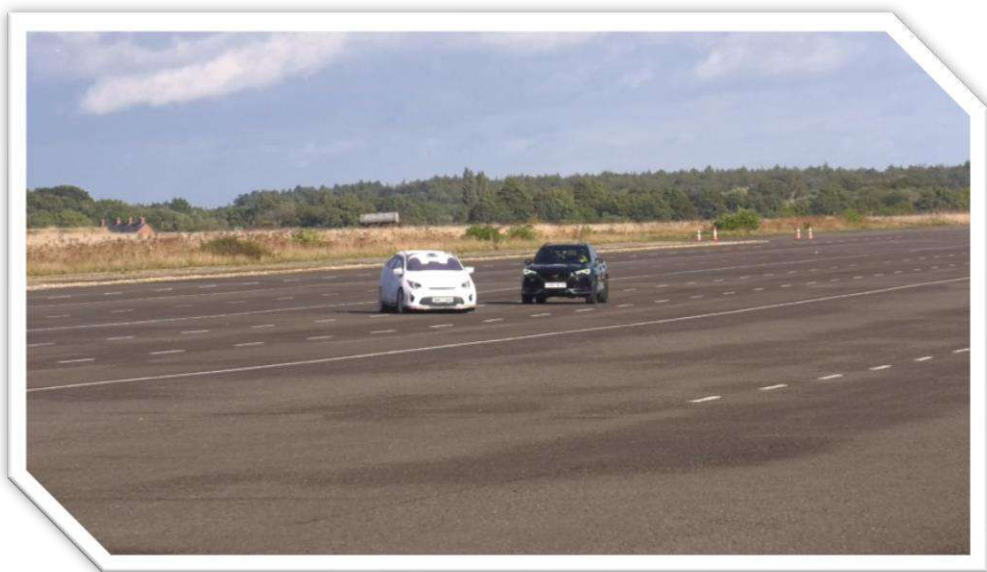


Seguridad ocupante infantil en Euro NCAP

Seguridad ocupante infantil se divide en tres subcategorías, una de seguridad pasiva y dos de seguridad activa:

- Rendimiento del ensayo de choque basado en niños de 6 y 10 años, tanto en impacto frontal como en lateral. Usando un dummy Q6 y un dummy Q10, colocados en las mismas posiciones y con sistemas de retención infantil casi idénticos desde 2016 tenemos la mejor base de datos posible.

¿QUÉ SEGURIDAD EVALÚA EURO NCAP?



- Características de protección que nos dice si hay isofix o si la plaza es i-Size.
- Comprobación de instalación de los sistemas de retención infantil de distintos grupos y homologaciones en todas las plazas del vehículo.

Seguridad usuarios de la vía Euro NCAP

La seguridad a los usuarios de la vía se divide en dos subcategorías. La primera es seguridad pasiva en caso de atropello y la segunda es seguridad activa para evitar el atropello de peatones y ciclistas:

- Protección para peatones en caso de atropello, también en el caso de niños, dividido en impacto cabeza, pelvis y piernas.
- Asistentes de frenada autónoma de emergencia para peatones y para ciclistas, midiendo y valorando lo eficaces que son los vehículos a la hora de evitar estos accidentes.

Asistentes de seguridad en Euro NCAP

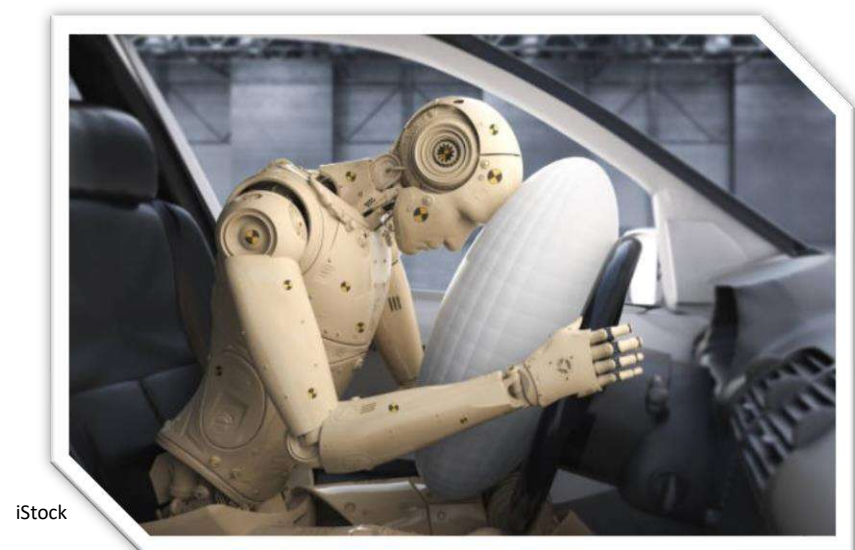
Los asistentes de seguridad que mide Euro NCAP son los encargados de evitar mayor número de accidentes. Actualmente hay decenas de asistentes a la conducción ADAS. Sin embargo, Euro NCAP se centra en los cuatro que considera fundamentales:

- Asistente de velocidad.
- Control del estado del conductor.
- Asistente de cambio de carril.
- Asistente de frenada autónoma de emergencia coche a coche.

En todas estas categorías y subcategorías, Euro NCAP sigue un código de colores que hace que cualquier

familia entienda e interprete de un modo suficiente los resultados:

- Verde: Calificación buena, ojalá todo fuera siempre verde en seguridad vial.
- Amarillo: Calificación adecuada.
- Naranja: Calificación baja.
- Marrón: Calificación pobre.
- Rojo: Calificación deficiente. Esta calificación puede estar presente, y de hecho lo está, en muchos coches que están homologados y se venden con normalidad, por la sencilla razón de que los ensayos de Euro NCAP son mucho más severos que los de homologación en Europa y en cualquier parte del mundo.



No podemos comparar los ensayos de Euro NCAP de años distintos porque los requerimientos van aumentando, de la misma forma que tampoco podemos comparar ensayos de Euro NCAP y de Latín NCAP o cualquier otro organismo porque tienen criterios diferentes, al menos hasta 2022.

La verdadera innovación de Euro NCAP no es evolucionar cada año o dos años a estándares de seguridad más altos.

La verdadera innovación es poner a disposición de los usuarios finales toda la información de seguridad de los vehículos. Cuando los gobiernos y las administraciones se conforman con una homologación que, en muchas ocasiones, dista mucho de la realidad, organismos como Euro NCAP dan información real a los ciudadanos y presionan, en el mejor sentido de la palabra, a los fabricantes para seguir mejorando en seguridad.

José Lagunar
Consultor en seguridad vial
Colaborador del área

RESCATE EN TRÁFICO Y EMERGENCIAS

LA SEGURIDAD DEL RESCATE EN EL MEDIO ACUÁTICO



¿Qué elementos proporcionan seguridad en un rescate?

Los Servicios de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento (SPEIS) tienen encomendadas multitud de funciones que se enumeran en los reglamentos específicos que regulan a cada servicio. Entre las diferentes funciones está la de intervenir en el rescate y salvamento en el medio acuático, ya sea en una instalación acuática como en el medio natural, aunque la gran mayoría de ocasiones es en este último.

Las diferentes intervenciones de salvamento y rescate acuático que puedan surgir, excepto en algunas ocasiones, generalmente se hacen de forma reactiva, es decir, se activa la intervención cuando ya está ocurriendo el accidente. A ello hay que añadir la hostilidad del medio cuando hay presencia de fuerte oleaje, corrientes y un escenario complicado como es el rescate en zonas rocosas.

Las condiciones de riesgo en las que se pueden llegar a realizar rescates en el medio acuático, las técnicas de trabajo inadecuadas, la falta de entrenamiento específico en este medio, los escasos procedimientos de trabajo específicos para cada tipo de situaciones y la falta de EPIs adecuados para la intervención pueden causar lesiones o incluso la muerte.

La naturaleza del medio acuático en espacios naturales requiere un aprendizaje continuo de técnicas de rescate, conocimiento de los diferentes materiales y procedimientos de trabajo, así como de los diferentes Equipos de Protección Individual (EPIs) que deben llevar las personas rescatadoras según las circunstancias y entorno en el que vayan a realizar la intervención.

Con el objetivo de realizar una intervención de forma coordinada y segura, es importante disponer de **procedimientos de trabajo adecuados y adaptados a cada servicio y al personal operativo adscrito a ellos**, de manera que indiquen los métodos de trabajo y el equipamiento de seguridad mínimo para cada caso. ¿Por qué adaptados a cada servicio? La zona de influencia de cada servicio es diferente, presentando escenarios de una tipología u otra ya sean zonas de ríos y playas fluviales o bien zonas de playas marítimas. Estas a su vez presentan una meteorología y oceanografía más característica, así como la morfología de la costa, teniendo playas más o menos amplias y con o sin zonas rocosas abruptas.



Por otro lado, el procedimiento de trabajo para el rescate en el medio acuático debe adaptarse al personal operativo que compone el servicio y, en base a esto, disponer de unos materiales u otros. Pues, de nada sirve disponer de un procedimiento donde intervienen y se asignan funciones a cinco bomberos y no se dispone de ese personal.

Para adaptarse a cada servicio, es importante determinar una serie de escenarios o situaciones tipo que se pueden dar en una intervención de salvamento y rescate en el medio acuático con el objetivo de determinar los equipos, EPIs y métodos de trabajo.

LA SEGURIDAD DEL RESCATE EN EL MEDIO ACUÁTICO

A continuación, se pueden citar una serie de tipologías de casos, destacando que estas consideraciones son orientativas, ya que son muchos los casos que se pueden dar y es cada servicio el que lo adapta a la disponibilidad de sus recursos y circunstancias particulares.

- **Rescate con acceso desde tierra.** Esta tipología se puede considerar cuando el objetivo se encuentra cerca de la costa y se puede llegar fácilmente a nado con material de rescate sin necesidad de embarcación o moto acuática, pues se sabe con certeza que el contacto con la persona afectada será en pocos minutos.
- **Rescate con empleo de embarcación y/o moto acuática.** En este caso, el objetivo se encuentra alejado de la costa y/o las condiciones de mar son fuertes y, aunque se puede acceder desde tierra con material, la evacuación por tierra es peligrosa. Se puede dar el caso que la persona se encuentra sobre elemento flotante (kayak, tabla paddle, kite-surf, etc.) y alejado de la costa.
- **Rescate en zona de rocas y/o espigones.** La posición indicada es un lugar donde la entrada y salida es desde rocas y/o espigones.
- **Rescate con presencia de fuerte oleaje y corrientes.** Esta tipología dependerá de la valoración de cada servicio y circunstancias geográficas. Hay que valorar si las condiciones marítimas costeras son generalmente con fuerte marejada y presencia de abundantes corrientes de retorno en la zona de intervención. Para este punto es recomendable la consulta de las predicciones marítimas de la zona al comienzo de cada guardia.
- **Rescate en horas nocturnas.** El aviso se produce entre el anochecer y el amanecer o bien se produce en horario diurno, pero se prevé que la actuación se alargue más allá del anochecer.

Una vez que se ha establecido una tipología de los casos que se pueden dar, conviene **establecer el personal interviniente**.



Este punto es algo que dependerá de cada servicio, según sus disponibilidades. Aunque algo que sí hay que tener claro es respetar el **trabajo en binomios**,

ya que en un rescate en el medio acuático el equipo que entra al agua para realizar el rescate y el primer contacto con la persona que está en peligro debe estar compuesto por un **mínimo de dos personas**. Es muy recomendable que haya un tercer componente equipado con el equipo mínimo con la misión de mantenerse en *stand by* por si tiene que entrar al agua en apoyo o rescate del binomio actuante.

Tras determinar una clasificación tipo de los casos que se pueden dar y establecidos los equipos de personal que actúan según el tipo de rescate, adaptados al servicio, es importante hacer una clasificación de los equipos de trabajo necesarios para cada tipología, diferenciando equipos de trabajo de equipos de protección individual.



En cuanto a equipos de trabajo o material de rescate acuático, existe gran cantidad de materiales en el mercado, diseñados para los diferentes servicios de salvamento. Estos van desde material de flotación y rescate, como pueden ser los tubos y/o latas de rescate, tablas de salvamento, material de alcance como una bolsa de rescate, hasta elementos motorizados de rescate acuático, ya sea una embarcación neumática, semirrígida o rígida hasta una moto acuática de rescate.

LA SEGURIDAD DEL RESCATE EN EL MEDIO ACUÁTICO



AEE

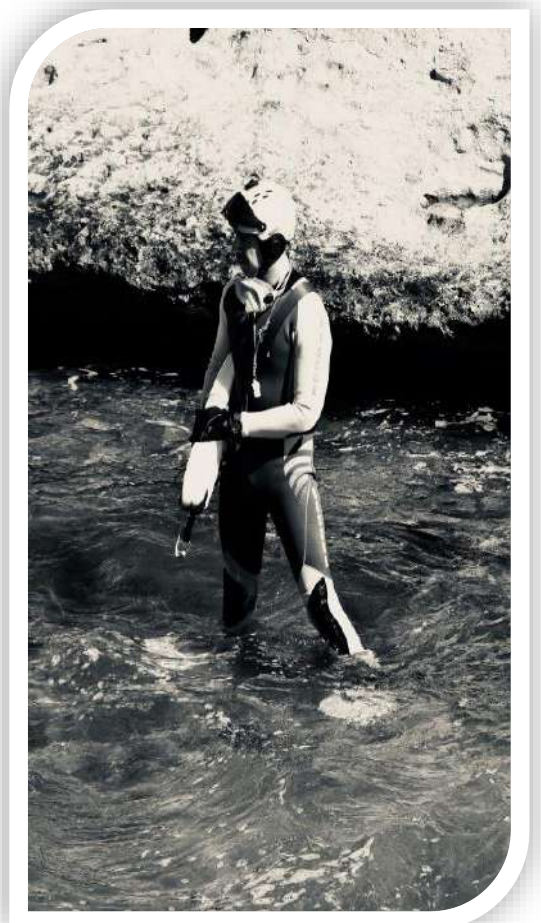
Estos **materiales de rescate acuático**, citados, pero no descritos, son de vital importancia conocerlos, saber utilizarlos y mantener un **plan de formación específico** con el objetivo de conseguir un uso con la suficiente destreza que proporcione al personal un trabajo seguro y eficaz. Para ello, conviene disponer dentro del servicio de diferentes fichas de material actualizadas específicas que describan el material, así como su método de utilización y pautas de mantenimiento.

Además del establecimiento de unos procedimientos de trabajo adecuados, la utilización y buen conocimiento de equipos de rescate acuático, el empleo de un **Equipo de Protección Individual adecuado** y saber determinar la elección adaptada a la tipología del rescate es algo de **vital importancia para la seguridad en el rescate en el medio acuático**.

No se puede considerar una equipación de protección estandarizada para todos los servicios que sean catalogados como rescate acuático, ya que cada situación tiene unas particularidades diferentes.

Sí es cierto que se puede y se debe establecer una equipación mínima para todo rescate acuático y, a partir de esos mínimos, añadir EPIs complementarios adaptados a cada circunstancia. Para realizar una intervención de rescate en el medio acuático, el **Equipo de Protección Individual mínimo** puede ser:

- **Traje de neopreno:** protege de la pérdida excesiva de calor corporal y previene de posibles abrasiones y picaduras de animales marinos. Dependiendo de la temperatura del agua se suelen utilizar diferentes grosores, teniendo en cuenta que a mayor grosor, mayor dificultad para nadar, por lo que se deben considerar los escenarios de trabajo y tiempos estimados de permanencia en el agua.
- **Chaleco salvavidas:** proporciona flotabilidad positiva y, por tanto, seguridad en el rescate en caso de pérdida del material de rescate o mayor comodidad de trabajo con la persona accidentada. Hay disponibles múltiples modelos, aunque para este tipo de servicios se recomiendan los chalecos de impacto, ya que quedan bastante pegados al cuerpo para favorecer la movilidad.
- **Aletas:** proporcionan rapidez y potencia a la hora de avanzar hacia el objetivo y su posterior remolque al punto de extracción. A la hora de elegirlos, es importante tener en cuenta si se utilizan con o sin escaarpín. Aunque en el caso que se describe en este artículo, generalmente, se trabaja con escaarpines.
- **Gafas:** evitan las proyecciones de agua debido al oleaje y, al mismo tiempo, permiten ver por debajo del agua en caso que fuera necesario hacer alguna búsqueda.
- **Escaarpines:** protegen de las pérdidas de calor corporal de las extremidades inferiores y evita posibles cortes, además de posibles resbalones o golpes en embarcaciones o motos acuáticas. Interfieren en la natación. Por ello, es importante utilizarlos con aletas cuando se vaya a comenzar la fase de aproximación y remolque.



LA SEGURIDAD DEL RESCATE EN EL MEDIO ACUÁTICO

Como se ha citado antes, al EPI mínimo se le deben ir añadiendo Equipos de Protección complementarios adaptados a cada circunstancia:

- **Casco:** protege la cabeza contra golpes y conviene utilizarlo en rescates con presencia de rocas o utilización de elementos que puedan golpear a los rescatadores como es el trabajo en embarcaciones y/o moto acuática o el trabajo con tabla de rescate acuático.
- **Guantes:** se utilizan cuando se vaya a trabajar en zonas con presencia de rocas o elementos que puedan causar cortes y/o abrasiones. Este elemento es parecido a los escarpines, ya que protegen térmicamente y de posibles abrasiones, cortes y picaduras de animales marinos.
- **Tubo de rescate de emergencia:** se trata de un tubo hinchable que va plegado y alojado en un pequeño estuche cuyo accionamiento se hace a través de un botellín de CO₂. Se une al rescatador mediante un cinturón. En caso de pérdida del material de flotabilidad, se acciona mediante una anilla y se despliega un pequeño tubo hinchable.

Por otro lado, aunque no son considerados EPIs, los **equipos de trabajo mínimos** que se debe llevar en una intervención son:

- **Tubo o lata de rescate:** permite colocárselo a la víctima empleando las técnicas adecuadas y mediante un sistema de anclaje que facilita la sujeción de ésta. Proporcionando flotabilidad tanto a la víctima como a la persona que realiza el rescate.
- **Equipo de comunicaciones:** es de vital importancia portar un walkie talkie que sea estanco para mantener comunicación con el equipo de tierra.
- **Silbato:** en caso de perder o dejar de funcionar el equipo de comunicaciones, el silbato permite establecer comunicación sonora mediante un código de señales previamente establecido.



Viendo esta breve descripción de los materiales y EPIs que son mínimos y complementarios a la hora de realizar un rescate acuático, se puede ver que no hay un equipo mínimo, sino que hay que ir adaptando la elección

de los EPIs a las circunstancias de la intervención.

Cabe destacar la importancia de saber sus métodos de trabajo, empleo y mantenimiento. Es por ello la necesidad de establecer un **sistema de formación continua y actualizada** sobre el empleo de estos materiales y sus procedimientos. Un adecuado sistema de formación específica para perseguir la seguridad en el rescate acuático debe estar compuesto por unos contenidos mínimos que hagan referencia a los procedimientos de trabajo concretos, las técnicas adaptadas a cada situación, empleo de los diferentes materiales, desde un tubo de rescate hasta una embarcación. Así mismo, es importante la enseñanza sobre el correcto uso de los diferentes Equipos de Protección Individual y su mantenimiento.

Por tanto, teniendo en cuenta la hostilidad del medio y las posibles adversidades que pueden afectar a la intervención, para conseguir el objetivo de responder de forma segura y eficaz ante un rescate en el medio acuático y saber **los elementos que pueden proporcionar seguridad** a la intervención se puede decir que hay tres eslabones fundamentales que deben ir unidos. Estos son: unos adecuados procedimientos de trabajo, correcta elección de materiales de rescate y Equipos de Protección Individual adaptados a cada circunstancia y el establecimiento de un adecuado sistema de formación continua que permita llevar a cabo el correcto desarrollo y utilización de lo anterior.

Maikel Herrerías Berbel

Bombero-Conductor del SPEIS Ayuntamiento de Alicante.
Profesor salvamento y socorrismo acuático.

PSICOLOGÍA DE TRÁNSITO

EL DESAFÍO DE CREAR CIUDADES INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES



El acceso y uso de los diferentes sistemas de transporte público y privado, constituye un aspecto fundamental de la vida de cualquier ciudadano.

El progreso tecnológico presenta dos caras: una de carácter positivo; el control de la naturaleza, y la otra terrible; que se caracteriza por la deshumanización, la destrucción ecológica, la contaminación, el ruido, la falta de espacio, y la aparición de los siniestros de tránsito, fenómeno que en los últimos años se ha convertido en un terrible mecanismo maltusiano de control de la población.

La Educación Vial entendida como Medida de Prevención de los Siniestros de Tránsito de "todos y para todos", como una educación de valores, de respeto y de convivencia "con y para los demás", que nos afecta en mayor o menor medida, ya que todos estamos involucrados en el fenómeno circulatorio; bien como peatones, como ciclistas, como conductores o como usuarios de los diferentes medios de transporte.

Durante los últimos años se han venido desarrollando leyes, tanto nacionales como internacionales, que han permitido a los usuarios de sillas de ruedas y aquellos que presentan movilidad reducida aumentar su autonomía y evitar que queden excluidos del uso del transporte público que es un derecho fundamental. El desarrollo de equipos y dispositivos especiales ha permitido la adaptación o modificación de vehículos para que este colectivo pueda acceder y abandonar los medios de transporte y, en algunos casos, conducir desde la propia silla de ruedas.

Cabe dejar bien establecido que el concepto de "Persona con Movilidad Reducida" está asociando directamente la discapacidad con la movilidad.

Se trata por tanto de un colectivo humano que, debido a su discapacidad física, psíquica o sensorial, ya sea en forma temporal o permanente, tiene mermada su capacidad de movilidad y desplazamiento; por tanto, se hace imprescindible la interacción y cooperación de la sociedad en general.

En este sentido, las personas con algún tipo de discapacidad no pueden, ni deben permanecer ajenas a cualquier iniciativa que se trabaje, tanto como medida de prevención del siniestro de tránsito, como medio de calidad de vida, autonomía e independencia y sobre todo de seguridad.

Se necesita del desarrollo de toda una serie de dimensiones relacionadas con la Seguridad Vial: sofisticadas tecnologías; educación y formación de conductores; diseño de vías y de vehículos; creación de señales; elaboración de normas, etc. Se precisa de profesionales, que desarrollen un trabajo en conjunto con instituciones privadas y públicas, para asegurar un mayor nivel de seguridad en nuestras ciudades, calles y carreteras.



EL DESAFÍO DE CREAR CIUDADES INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES

La Educación Vial para una movilidad segura, requiere de entornos accesibles para todos y todas. Las personas con algún tipo de discapacidad o movilidad reducida necesitan de recursos, herramientas y ayuda que faciliten sus desplazamientos, que les posibiliten una mejor calidad de vida y favorezcan su autonomía, teniendo un mejor acceso a la comunidad.

Trabajar de manera continua en la prevención, como es la Educación Vial, desarrollando programas, actividades y recursos, podemos alcanzar que las personas con movilidad reducida conozcan sus límites e impedimentos estructurales y nos puede servir a los demás usuarios de las vías, para dar una mejor respuesta a este colectivo en determinadas situaciones de su vida diaria.

Es importante constatar la necesidad de que socialmente los usuarios de las vías tomemos consciencia de las dificultades de accesibilidad al medio que tienen las personas con discapacidad, problemas evitables con un poco de voluntad de nuestra parte; que exista una rampa, un bordillo rebajado, un semáforo sonoro, vehículos bien estacionados, nos beneficia a todos, tengamos o no alguna limitación.



Fomentar la autonomía y la calidad de vida

Señalar la importancia de las familias como primer eje vertebrador de contenidos viales y como primeros modelos de comportamiento, que hemos de fomentar a su vez la normalización, integración e independencia de las personas afectadas.

Es importante que los contenidos de educación vial estén incluidos en los diferentes programas de intervención, que dirijan su atención a las personas con necesidades específicas, dando prioridad a la “persona”, haciendo que estos aprendizajes sean funcionales y prácticos, como una parte más de habilidades sociales y de desenvolvimiento en el medio físico y social, integrada con otros aspectos del desarrollo evolutivo y de hábitos básicos en la “formación de la persona”.

Al igual que cualquier colectivo, las dificultades que entraña el tráfico son y pueden ser numerosas, con movilidad reducida o necesidades específicas esto puede llegar a agravarse.

Según el sociólogo y filósofo Henri Lefebvre: “El derecho a la ciudad” destaca la importancia de que los habitantes decidan sobre la construcción de sus espacios urbanos. Esta noción de “derecho a la ciudad” está estrechamente ligada a la idea de “ciudades para todos” (ciudades inclusivas).

El diseño de los entornos y espacios en los que nos movemos, puede obstaculizar o fomentar la interacción social, también puede segregar o generar formas de inclusión para las personas que padecen de algún tipo de discapacidad. La exclusión puede limitar su acceso a una educación y salud adecuada.

EL DESAFÍO DE CREAR CIUDADES INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES



Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

De acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los gobiernos deben orientar sus esfuerzos a “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros y sostenibles”. Las políticas urbanas se implican con la discapacidad, específicamente en dos metas:

- La N.º 11.2 que establece el “acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejora la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte”.
- La N.º 11.7 para un “acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles”, haciendo especial énfasis en estos ciudadanos.



¿Cómo pueden los gobiernos locales dar respuesta a las necesidades de las personas con movilidad reducida?

El primer paso es promover una “cultura de accesibilidad”, comenzando por la realización de campañas de sensibilización y la generación de conciencia de todos los ciudadanos.

En el segundo paso, los gobiernos deben realizar inspecciones y auditorías a fin de lograr un cumplimiento eficiente del marco normativo vigente en cada jurisdicción. Por otro lado, los gobiernos locales deben coordinar sus acciones y esfuerzos con el gobierno nacional, las organizaciones internacionales, las empresas privadas, los sindicatos, las ONGs y la sociedad civil.

Las personas con discapacidad tienen que ser los protagonistas, ya que su experiencia es clave en los procesos decisorios para hacer de las ciudades un lugar habitable para todos.

¿Cuán accesible es tu ciudad para las personas con movilidad reducida?

¿Tienes conocimiento y habilidades para colaborar activamente en la interacción diaria con personas con movilidad reducida?

Lic. Eliane Balcázar A.

Coordinadora del área de Psicología del Tránsito AIPSEV

FÓRMATE CON AIPSEV

¡Formación sin límites!



UNIVERSIDAD, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

TRASVASE DE CONOCIMIENTOS.



Elena García

El mundo de la docencia es maravilloso y eso solo lo saben los docentes y los educadores o formadores de los distintos ámbitos. Lo pienso así porque hay una simbiosis entre las dos partes implicadas, se produce lo que se llama un "trasvase de conocimientos"

donde todos nos beneficiamos y es muy enriquecedor.

La Educación Vial es una de las funciones de las Policías Locales desconocida por muchos ciudadanos, y es aquí donde una servidora, como agente de policía local responsable de llevarla a cabo en su municipio, he podido descubrir los sentimientos que os describo. Esta educación es fundamental y necesaria desde que ponemos un pie en el suelo hasta que somos mayores y seguimos siendo usuarios de las vías.

Las Policías Locales se forman continuamente para llevar a cabo esta función y su metodología siempre depende de las características del municipio donde trabajen, las necesidades de los ciudadanos y la edad o particularidad (por ejemplo, embarazadas) del colectivo al que se dirijan. Lo que se pretende conseguir es desarrollar en el ciudadano conocimientos, hábitos, actitudes, destrezas y habilidades, que mejoren su comportamiento a la hora de circular por las vías públicas, ya sea como peatón, conductor o pasajero. Asimismo, se pretende conseguir que sean personas responsables, adquieran hábitos correctos, que sean conscientes del peligro de no hacer bien las cosas y que respeten a los demás. Todo ello teniendo como objetivo principal lograr víctimas cero por siniestros viales.

Además, también conseguimos que haya un acercamiento-familiarización con la Policía, para que tengan la confianza suficiente de solicitar nuestra ayuda en caso de necesidad.

Mi colectivo principal son los alumnos de los centros de enseñanza del municipio de Fuente Álamo de Murcia, desde los 3 años a los 18 años (más de 2000 alumnos al año). Fuente Álamo cuenta con un parque de educación vial de 4.591 metros cuadrados, en perfectas condiciones, zona de juegos, zonas verdes, aula de formación y un circuito para poner en práctica los conocimientos aprendidos. Es en este parque donde los alumnos reciben previamente una charla teórica sobre los aspectos más importantes en materia de seguridad vial: normas de tráfico en función del rol que se desempeñe, señalización, uso de SRI (sistema de retención infantil), cinturón, casco, cómo comportarse ante una emergencia o accidente de tráfico, vídeos de impacto sobre siniestros viales (causas y prevención), consumo de drogas y conducción, entre otros.



Ayuntamiento de Fuente Álamo. Parque de Educación Vial

Posteriormente, se realiza una práctica en bicicleta en el parque vial, recreando situaciones reales como parte del tráfico, donde los alumnos toman decisiones respecto al resto de usuarios.

TRASVASE DE CONOCIMIENTOS.

Con los niños y adolescentes ya tienes un 50% de su atención por el hecho de ser policías, y es una ventaja que debemos aprovechar para conseguir nuestro objetivo. Es fundamental trabajar todo lo relacionado con la educación vial en edades tempranas para conseguir un presente y un futuro con la máxima seguridad y bienestar. Además, está comprobado que en estas edades el aprendizaje es mucho más efectivo.



Guardia Urbana Badalona



Auto fácil

La problemática que me llevo encontrando hace ya varios años es que cada vez más los niños no saben montar en bicicleta. Y esto no ocurre solo en mi municipio. Tengo constancia de que pasa también en otras comunidades. A partir de los 4 años un niño ya está capacitado para montar en bicicleta sin ruedas estabilizadoras. Tengo un porcentaje elevado de alumnos entre 6 y 13 años que no saben montar en bicicleta, y los que saben se suben con la pierna por encima del manillar, quitan la pata con las manos o frenan con los pies. Pasear en bicicleta tiene numerosos beneficios y es una habilidad que permanece de por vida y todas las personas deberían dominar.



Google Sites

Algo no se está haciendo bien. Los niños necesitan salir al aire libre. Muchos de los que me visitan no vuelven a montar en bici hasta el próximo año que regresan al parque vial. La tecnología mal utilizada (móviles, tabletas) puede hacer mucho daño. Que llegue un chico de 13 años de casi 1,80 metros de altura y que no sepa montar en bici es triste, algo falla. A nuestros niños hay que dedicarles tiempo, tiempo de calidad. La vida pasa rápido. Estamos inmersos en la rutina, trabajo, familia. Vamos siempre corriendo con un elevado nivel de estrés. Pero nuestros niños necesitan más naturaleza, más actividad física, salir al parque, montar en bicicleta, etcétera. Necesitan disfrutar en la calle, menos pantallas y consolas. Hay tiempo para todo. Son el futuro y debemos cuidarlos e invertir lo mejor de nosotros en ellos.

Aún se sigue viendo a muchos niños ir al colegio sin SRI y a padres y abuelos sin cinturón, entre otras imprudencias. La ciudadanía se relaja y pierde la percepción del riesgo. La Educación Vial se tiene que desarrollar de forma paralela con la familia. Al final, por mucho que nos esforcemos, los mejores educadores son los padres que, con su ejemplo, consiguen mejorar, fomentar y cambiar cualquier conducta o comportamiento inadecuado.

La Dirección General de Tráfico, la Jefatura Provincial de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Fuente Álamo, la Jefatura de Policía Local de mi municipio y los Centros de Enseñanza, así como el resto de administraciones a nivel nacional, apuestan desde el minuto uno por la Educación Vial, y esto es fundamental porque los niños de hoy son los conductores de mañana, y es mejor educar a niños que sancionar a adultos.

Todos ellos ponen su granito de arena para lograr la prevención de los accidentes de circulación y así podamos disfrutar de nuestras calles con seguridad.

Todos nosotros formamos parte del tráfico y la Educación Vial es tarea de todos, ¿y tú? ¿Haces tu parte?

Elena García Pedreño
Colaboradora



F. Eduardo Barrero Camacho
Presidente de FETevi

Hola, soy F. Eduardo Barrero Camacho, Policía Local de Mairena del Aljarafe (Sevilla) desde el 2 de marzo de 1998. Policía por vocación y, dentro de las numerosas funciones que se desarrollan, especialmente enamorado del Tráfico y la

Seguridad Vial.

Por carambolas de la vida y estando trabajando en el grupo que llevaba asuntos para menores, se recibió la petición en Jefatura de apoyar acciones de Educación Vial, acudiendo a los centros educativos de la localidad, algo que al principio no sabía muy bien cómo afrontar y que acabó marcando mi carrera profesional y vida personal.

A partir del año 2005 cuando de forma periódica empezaba acudir a los centros educativos empecé a formarme para poder desarrollar la labor asignada de la mejor forma posible. A partir de aquello hice el curso de Monitores de Educación Vial en la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía en 2009 y desde entonces soy profesor colaborador de la Escuela, siendo desde 2013 el coordinador de los cursos de monitores, además de colaborar en la formación en esta materia con la Academia de Seguridad Pública de Extremadura, Academia Regional de Policía de Cantabria, Escuela de Seguridad Pública del Principado de Asturias, Academia Galega de Seguridad Pública, Instituto de Seguridad Pública de Illes Balears, etcétera.



Estoy muy orgulloso de participar en la organización y desarrollo de los dos primeros Congresos de Educación Vial celebrados por la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad de Sevilla, donde se forma a los futuros

docentes en materia de Educación Vial, hasta el momento única formación en todo el país. Desde 2015, desempeño el puesto de Tutor de Alumnado del Grado de Pedagogía de la Universidad de Sevilla en

prácticas curriculares, desarrollando programas de educación propios en la localidad.

Como suele decirse "quien se atreve a enseñar, nunca puede dejar de aprender", ese es el motivo por el que desde el inicio tenía que ir a formarme en las jornadas, congresos, seminarios, entre otros, que se organizaban en la materia, siendo transcendental la primera asistencia a unas jornadas de FETevi en Cabezón de la Sal (Cantabria) en el año 2010. Ahí supe que este tipo de formación era la que necesitaba, la ofrecida por personas que trabajaban en lo mismo que yo día a día, pero que habían evolucionado de una manera exponencialmente infinita gracias al efecto #Fetevi.



IX Jornada Estatal de Técnicos de Educación Vial. Cabezón de la Sal, Cantabria 2010

Bienvenido Eduardo, es un placer tenerte aquí entre nosotros:

¿Cómo se fundó la entidad?

De los inicios al trabajo en equipo.

Hacia finales de la década de los 80, una serie de policías locales iniciaron la labor de llevar a cabo la educación vial en sus respectivos municipios. Afortunadamente algunos encontraron programas que ya se desarrollaban en otros municipios con más o menos tradición. Se originó un movimiento, un intercambio, que pronto desembocó en la necesidad de adquirir conocimientos, materiales, recursos, actividades y, al tiempo, y quizá lo más fundamental, unas relaciones personales incluso de amistad para compartir toda la serie de inquietudes que se presentaban ante el reto de ofrecer una educación de calidad.

Podría decirse que el embrión de lo que llegaría a ser el Grupo de Monitores de Educación Vial de Cataluña se formó ante la demanda de cursos de formación específicos de

educación vial, pues en muchos casos había una falta de conocimientos en lo que respecta a pedagogía.

De esta manera, la Guardia Urbana de Badalona organizó una jornada de formación para monitores de educación vial (17 de mayo de 1990) a la que asistió representación de diversos municipios más o menos próximos. Pero las expectativas y necesidades de formación seguían, reforzada ahora por la fructuosa experiencia de aquella jornada.



Badalona 1990



Mataró 1992



Salamanca 1992

En el año 1992 se expone la demanda de efectuar un curso de formación a la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, demanda que es recogida y tiene como desenlace la realización de un curso específico para

monitores de educación vial en la sede del Centro de Superior de Educación Vial de Salamanca, del día 8 al 11 de junio del mismo año. De esta manera se reforzaron vínculos entre los monitores asistentes al curso. El día 16 de setiembre en la ciudad de Mataró (Barcelona) se realizaba una reunión de aquellos para la valoración de la experiencia y plantear la constitución de un Grupo de Trabajo de Monitores de Educación Vial como herramienta de interrelación, de unificación de criterios y planteamiento de nuevos objetivos. El Grupo de Trabajo formaliza su situación en el sí de la Asociación de Jefes de Polícías de Cataluña, estableciendo una junta para la toma de decisiones en lo que respecta a la organización de grupos de trabajo, organización de jornadas y otras actividades.

A partir de este momento se inicia un proceso de transmisión y comunicación sobre la experiencia llevada a cabo, hacia otros monitores de educación vial del territorio español y con ocasión de encuentros como las I Jornada de Educación Vial y Municipios organizadas por la Jefatura de Tráfico Balear y el Ayuntamiento de Palma de Mallorca (Islas Baleares), en el año 1992,

las II Jornadas Nacionales de Educación Vial y Municipios celebradas en Torrejón de Ardoz (Madrid) en el año 1995 y las III Jornadas Nacionales de Educación Vial celebradas en El Puerto de Santa María (Cádiz) en el año 1996.

Todo ello manteniendo contactos con diferentes monitores para continuar con la transmisión de la efectiva y necesaria formación de grupos de trabajo en las diferentes comunidades autónomas siguiendo o no el modelo catalán. De hecho, fue en la jornada de El Puerto de Santa María donde se propuso y se animó públicamente a los asistentes a tomar como ejemplo las experiencias y actividades llevadas a cabo por el grupo de monitores en Cataluña y los resultados positivos que se habían obtenido, no sin dejar de mencionar otros aspectos negativos y dificultades que había que mejorar.

En el año 1997 quedan constituidas la Asociación de Profesionales de Educación Vial de la Comunidad de Madrid y la Associació de Tècnics en Educació y Seguretat Vial de la Comunitat Valenciana (ATEEVCV). Posteriormente y dentro del año 1998, se constituye la Asociación de Polícías Locales de Asturias Monitores de Educación Vial (ASPLA-MEV).



Madrid



Valencia



Asturias

Durante el mes de septiembre del año 1998 se elabora un documento que recoge el surgimiento y trayectoria del Grupo de Monitores que, bajo el título de "La Asociación, un caso práctico para el intercambio de experiencias", se presenta como comunicación en la convocatoria de la Secretaría General de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras, con motivo del III Encuentro de la Red Estatal de Ciudades Educadoras, que se celebra en la ciudad de Palma de Mallorca del día 11 al 14 de noviembre, encuentro que con el título de "Educación y Ciudad" trata de dos temas, la educación del consumidor y la educación vial.

El mencionado documento recoge toda la serie de trabajos, actividades y jornadas realizados, impulsados o participaciones en temas sobre la educación vial y la formación de sus monitores desde sus inicios.

En el mes de abril de 1999 se celebró en Cerdanyola del Vallés la IV Jornada Estatal de Técnicos de Educación Vial. Un grupo de trabajo paralelo a la Jornada desarrolló un documento base para formalizar la creación de una Federación Estatal.

La Dirección General de Tráfico (DGT) declaró el año 1999 como Año Nacional de la Educación Vial y organizó diferentes jornadas por todo el ámbito español. Durante el desarrollo de la última jornada,



Madrid 1999

celebrada en Madrid en el mes de diciembre, se formalizó el documento y se presentó oficialmente la constitución de la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial, **FETEV**.



Madrid 2009 X Aniversario

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

Como se ha expresado anteriormente, la mayoría de los integrantes son Policías Locales y Autonómicos, Profesorado, Psicólogos, Educadores Sociales, Técnicos Municipales, Pedagogos, Abogados, Miembros de ONG y Centros de Inserción Social, mayoritariamente.

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

La educación vial se ha de entender como un elemento importante dentro del contexto de la formación global de toda la ciudadanía. Con esto se pretende desarrollar en el alumnado desde pequeño y en los jóvenes un equilibrio de aptitudes, actitudes y un nivel de educación cívica y ética, con el objetivo de elevar el grado de concienciación y responsabilidad ciudadana, de forma que el cambio de mentalidad y de actitudes individuales sea un hecho y genere una mejor convivencia colectiva.

Luego, estos conocimientos pueden ir desarrollándose durante toda la vida.

Encontramos diferentes estamentos y organismos implicados en el tema, pero podemos destacar que la labor de los monitores de educación vial es el elemento más importante del programa, ya que además de ir a las aulas, presentar el programa a los educadores, planificar calendarios y colaborar en diferentes actividades, este colectivo es conocedor directo de la realidad y del riesgo que el tráfico supone para los niños y jóvenes. Por lo tanto, su concienciación e implicación es mucho mayor.

Para ello, este colectivo hace tiempo que con un material precario, la mayoría de las veces, pero con entusiasmo y mucha imaginación, ha asumido el papel de dinamizador en el tema de la Educación Vial.

A partir de este momento y de esta decisión legisladora de otorgar a la Educación Vial la importancia que merece, se plantea la necesidad de reflexionar sobre el papel que desarrollarán ahora, de una parte los centros educativos y de la otra los agentes externos, que actúen en calidad de monitores de educación vial, dado que para ambos colectivos supone una modificación importante en el ámbito de sus actuaciones.

Asumiendo que las escuelas son instituciones educativas y abiertas a la realidad social con la que conviven, buscan colaboradores puntuales para ampliar su oferta educativa y enriquecer el proceso educativo en las aulas. Estos agentes tienen que asumir y potenciar su papel como especialistas y ejercer funciones de apoyo al proceso de aprendizaje de la realidad social que tiene que asimilar el alumno.



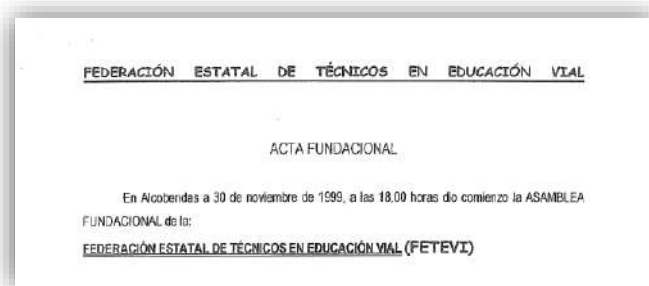
Ideas, inquietudes y experiencias diferentes

Esta función educadora no puede quedarse como una experiencia individual y autodidacta de cada municipio, sino que resulta mucho más enriquecedora si se comparte con otros compañeros o colectivos de diferentes localidades, resultando así un sinfín de ideas, inquietudes y experiencias diferentes que pueden hacer mucho más productiva esta labor.

Ya hemos dicho que hasta entonces esta labor educativa era aislada y autodidacta. Casi eran inexistentes los contactos entre monitores y cada uno tenía sus propios criterios de actuación en este tema. Pero es a partir del año 1990 cuando un grupo de monitores llenos de ilusión e inquietudes ve la necesidad de formar un grupo de trabajo con el objetivo de intercambiar experiencias y unificar criterios de actuación.

Es a partir de aquí donde quiero verdaderamente significar la labor y la importancia de las asociaciones de Monitores y Técnicos de Educación Vial como un medio más para educar y por lo tanto de prevenir.

Desde entonces y hasta la fecha se han ido creando paulatinamente asociaciones de monitores en diferentes comunidades autónomas, culminando en el año 1999 con la fundación de todas ellas en una Federación en el ámbito estatal.



Acta fundacional Alcobendas 1999

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

Desde la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial, el objetivo siempre ha sido el de generar impacto sobre las ACTITUDES que inciden en los valores y la cultura de la movilidad, un esquema de trabajo que entiende la EDUCACIÓN VIAL como una parte más de la educación cívica y de los cuidados para favorecer la buena convivencia en las vías públicas.

Para ello se organizan Jornadas, Seminarios y Encuentros, para la difusión de esas buenas prácticas probadas y testadas y esa formación necesaria para los profesionales, siendo la máxima referencia las Jornadas Estatales de Educación Vial.

Reuniones de Junta:



La Línea 2008



Valtierra 2009



Deza 2010



Cabezón de la Sal 2010



Alcobendas 2012



Madrid 2014

Jornadas y encuentros:



I Encuentro de Asociaciones Benidorm 2014



X Jornada Técnica Don Benito 2013



XI Jornada Técnica Sanxenxo 2016



XII Jornada Técnica Isla Cristina 2018

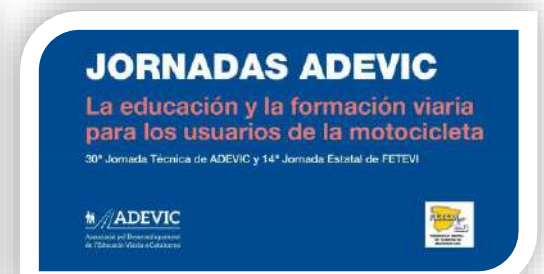


12+1 Jornada Técnica, Ibiza 2021

Se han celebrado hasta la actualidad de manera bianual, excepto en pandemia, 14 ediciones, la última han sido las XIV Jornadas en Figueres los días 1,2 y 3 de junio de este año en curso, donde se han desarrollado 10 programaciones de educación vial específicas para el colectivo de usuarios de la motocicleta.



XIV Jornada Técnica, Figueres 2022



Otra forma de entender la educación vial



¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

Desde su nacimiento FETEVÍ ha ido buscando nuevos caminos para ayudar a los formadores, a las personas que forman a personas en Seguridad Vial. El objetivo ahora llamado Cero, de Cero Siniestros y Cero Víctimas ha sido siempre el objetivo a conseguir. En estos momentos cuando parece que ya está todo inventado hemos trabajado en las XIV Jornadas Estatales de Educación Vial y las XXX de ADEVIC (la asociación de Catalunya integrada en FETEVÍ). Ha sido un congreso que se a destinado a la motocicleta y sus conductores, vulnerables según las estadísticas. En esta ocasión nos hemos reinventado haciendo una formación previa con más de 50 formadores que han dinamizado el evento, donde se han sacado proyectos para impartir por todo el país. La cita ha sido en Figueres el 1, 2 y 3 de junio.

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

Tengo que reconocer que es una gran frase "Sumar para restar". La he usado y la he oído en muchas personas, sinceramente al primero que se la oí pronunciar y luego escribir fue al Profesor Manuel Castaño, en uno de los cursos de Salamanca, me impactó mucho. Está claro que tenemos una enfermedad (siniestros viales). Para ello la receta tiene que venir dada de todos los ámbitos posibles, cuantas más instituciones implicadas mejor, porque la respuesta será completa y en todos los sentidos.

En muchas ocasiones se destinan recursos para las mismas causas, incluso en entidades pequeñas y no se tiene en cuenta la transversalidad o el mensaje común. Yo creo en la suma de voluntades y personas, y lo termino con otra frase lapidaria "Juntos llegaremos más lejos".

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

Queremos crear un mundo más sostenible, con economías estables y sociedades más justas e inclusivas. Un objetivo difícil pero no imposible de alcanzar si contamos con la implicación de los gobiernos, las instituciones, las empresas y, sobre todo, de una ciudadanía responsable y comprometida.

Un ciudadano ejemplar no nace, se hace. Al igual que aprendemos matemáticas e idiomas, deberíamos doctorarnos en lecciones básicas para la convivencia y el progreso social como el respeto, la empatía, la igualdad, la solidaridad o el pensamiento crítico. Sin estos y otros principios éticos que nos definen como seres humanos, difícilmente construiremos un mundo mejor. Esos son los valores que FETEVÍ representa y quiere transmitir a través del #VirusVial.



Muchas gracias Eduardo.

¿NECESIDAD? O ¿COMODIDAD?



Mireia Sanz

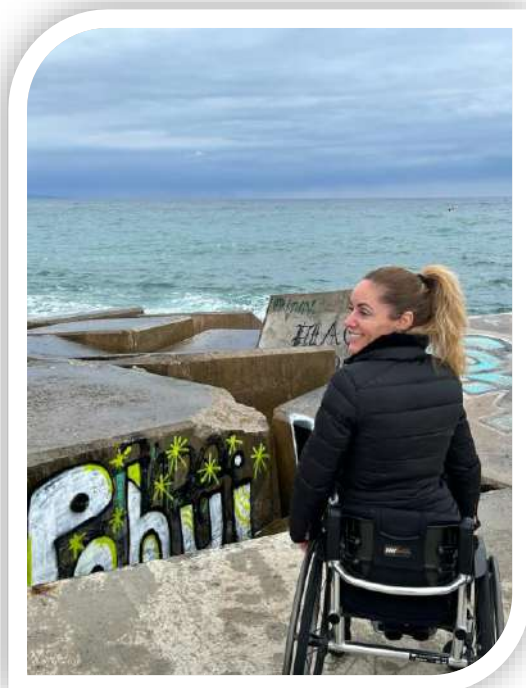
He querido empezar este artículo por el final y el final es el siguiente: estoy enfadada, triste y resignada.

Estos sentimientos son los que siento muchísimos días del año y no es porque esté lloviendo, no me haya tocado

la lotería o se me haya quemado la pizza.

Estos sentimientos son los que siento, cuando necesito, repito, necesito aparcar y no puedo.

Un mes de abril, hace 15 años, sufrí un accidente de moto que, entre otros recuerdos, me dejó una lesión medular que por desgracia me acompañará el resto de mi vida. Imaginaros con 25 años y de golpe te ves sentada en una silla de ruedas, que intentas volver a rehacer tu vida en un mundo que no para de dar vueltas, pero que no está preparado para rodar por él.



En cuanto salí del hospital, de las primeras cosas que hice fue volverme a sacar el carné de conducir. Esta vez me examinaba conduciendo solo con las manos y ¡aprobé!

¡Qué alegría más grande! Volví a ganar libertad y autonomía.

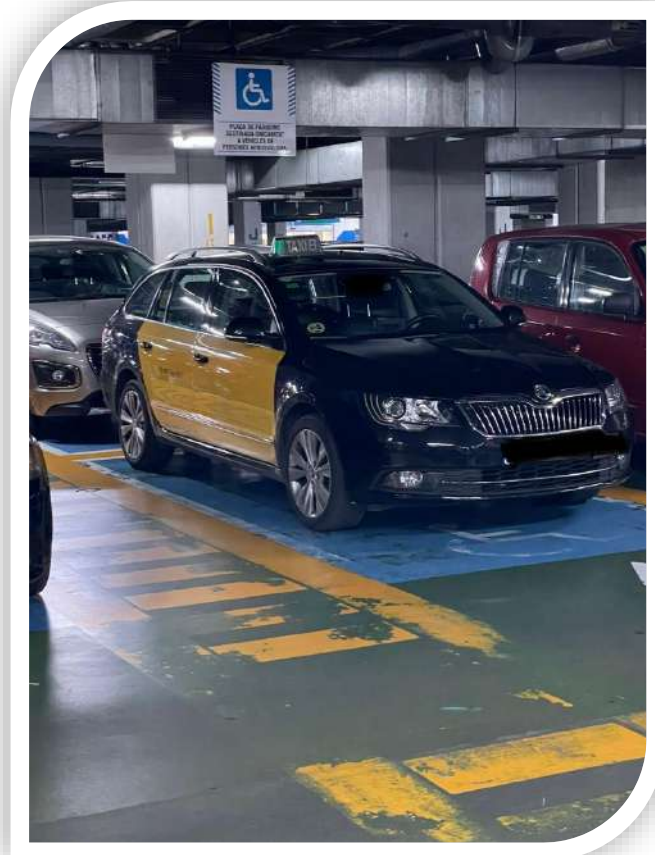
Esta alegría va acompañada, a parte del carné, de una tarjeta de color azul, expedida por el ayuntamiento que te acredita como PMR, Persona con Movilidad Reducida, y dicha tarjeta te da permiso para aparcar en las plazas de PMR públicas.

Tarjeta de estacionamiento
para Personas de Movilidad
Reducida PMR



Esta tarjeta puede ser de dos tipos: o bien el titular es el conductor, o bien el titular es acompañante. Aclaro estas dos opciones porque son importantes y ahora veréis el porqué.

Empezaré por explicaros mi primer sentimiento, el enfado. Soy una mujer independiente, sociable, familiar, trabajadora, vamos, como cualquier persona, y como cualquier persona, me gusta salir, entrar, trabajar, ir a comprar, etcétera, pero con una pequeña diferencia, que a la hora de aparcar y bajarme del coche no lo hago como la mayoría, sino que necesito abrir totalmente la puerta para poder sacar y montar mi silla que me permitirá continuar con el propósito del día. Ahora bien, mi enfado viene, cuando por desgracia me encuentro infinidad de veces, que en el momento de aparcar en plazas PMR me encuentro que se bajan personas que han aparcado en esas plazas sin ningún tipo de discapacidad y se van tan panchas caminando. También me encuentro plazas ocupadas con tarjetas fotocopiadas, tarjetas caducadas o tarjetas que no son titulares y que seguramente el titular, y disculpen por lo que diré ahora, pero es la verdad, está en una residencia o incluso la persona ya ni está.

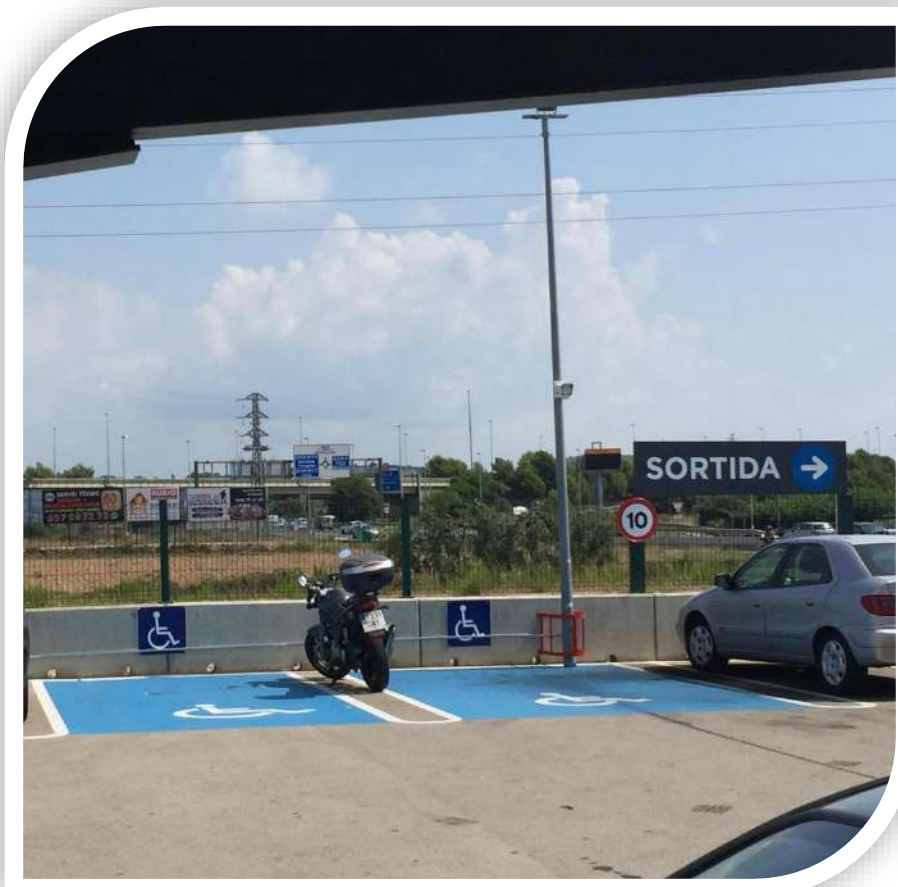


De ahí que después de la rabia me surja el segundo sentimiento, la tristeza.

¿NECESIDAD? O ¿COMODIDAD?

Quiero pensar que hay gente que quizás no es consciente del daño que nos causa cuando nos quitan una plaza reservada para nosotros. No la quiero por lujo, ni por estar más cerca de la puerta de entrada de un centro comercial, ni siquiera la quiero cerca de un bar, solo la quiero para poderme bajar, nada más.

El mal uso de las tarjetas, a veces de manera inconsciente y otras con plena consciencia, hace que luego me surja el tercer sentimiento, la resignación.



Incontables las veces que he llamado la atención a alguien por aparcar mal, incontables las veces que se han encarado y me han contestado, entre muchos desatinos, el más suave es *si te molesta llama a la policía*, con total impunidad y con una arrogancia que se puede cortar con cuchillo y tenedor, se dan media vuelta y se van, obviamente caminando. Mientras, te juegas que te alcen la voz, que luego te hagan algo en el coche o, simplemente, estés tres horas más dando vueltas para poder aparcar. La resignación viene a visitarte y se queda contigo. Muchas veces aparece un cuarto sentimiento en acción, la impotencia.

Te sientes vulnerable e impotente delante de estas situaciones, ya que por culpa de personas que utilizan mal dichas plazas hay días que me he quedado sin ir a comprar, he llegado tarde a trabajar o incluso he llegado a comer cuando la gente ya iba por los postres.

Llegado el momento de finalizar este artículo, me gustaría pensar que servirá para concienciar de la problemática que sufrimos todos los que necesitamos en nuestro día a día las plazas PMR. Solo es cuestión de empatizar y respetar.



Llegado el momento de finalizar este artículo, me gustaría dirigirme una vez más, a las personas que no respetan las plazas PMR.



¡Por favor! Antes de aparcar piensen en nosotros, si siguen comportándose igual, no podremos seguir rodando por este mundo.



Mireia Sanz
CEO de IMPACTUM
<http://prevencionyconciencion.es/>

MOBILONA, jornada de Educación Vial de Badalona.



Unos 300 alumnos de 3º de primaria han participado en la MOBILONA 2022. Jornada de Educación Vial de Badalona, donde han participado 8 centros escolares y 15 entidades. Bajo el lema "Vigila, mira y camina", se desarrollan actividades en las clases de los alumnos unos meses antes, encaminadas a concienciar de la importancia de respetar los semáforos y de mirar siempre si viene un coche antes de cruzar.

En la MOBILONA a través de diferentes actividades que desarrollan las entidades, los niños y niñas de la ciudad aprenden practicando y experimentando, conceptos básicos para circular de manera segura por la vía pública, tanto como si lo hacen como peatones o conductores de bicicletas.



Entre los diferentes talleres donde han podido participar, han comprobado lo difícil que es moverse con una silla de ruedas y han experimentado a través de unas gafas de simulación, la dificultad de movimientos que puede padecer una persona que ha consumido alcohol.



Este año el alumnado ha simulado apagar las velas del pastel que conmemora el quinto aniversario de celebración de la fiesta y han bailado al compás de la música de "Pula y Javier d'Angelo" grupo que en los últimos años acompaña y armoniza la fiesta con canciones de seguridad vial.

La MOBILONA la organiza la Comisión del Plan de Seguridad y Educación Vial de Badalona junto con las siguientes entidades y colaboradores:



La Dirección de Movilidad y Transporte de Ecatepec de Morelos en México, organizó el día 10 y 31 de marzo de 2022 unos conversatorios con el nombre "Mujeres en la movilidad y en la motocicleta" dedicado al día internacional de la mujer trabajadora.



Mujeres de Bolivia, Argentina, Perú, Ecuador, Colombia, España, Chile y México implicadas con el mundo de la movilidad y la motocicleta desde varios puntos de vista, conversaron sobre la forma de ser y entender este mundo desde la perspectiva de la mujer. Os dejamos enlace de uno de los actos **MUJERES EN MOTOCICLETA**

Educación vial para personas con discapacidad.

La Educación Vial para una movilidad segura requiere entornos accesibles para todos y todas. Las personas con algún tipo de discapacidad o con movilidad reducida posiblemente van a precisar de recursos, herramientas y ayudas que faciliten sus desplazamientos, que favorezcan su autonomía y que posibiliten una mejor calidad de vida y acceso a la comunidad. Mejorar, por tanto, su seguridad vial es uno de los objetivos que se tiene muy presente a través de una herramienta preventiva como es la Educación Vial.

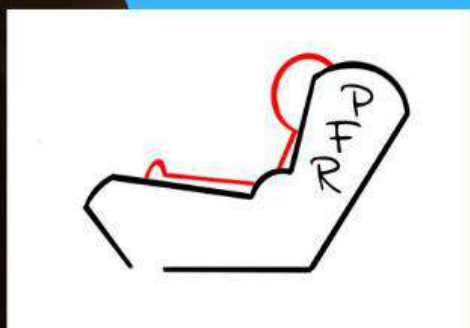


Este pequeño documento presenta actividades de educación vial para los más pequeños.

Se presenta como un material didáctico sencillo que puede utilizar tanto profesores como padres y que les ayudará a explicar los conceptos básicos sobre educación vial.

Existe una versión interactiva de este mismo folleto a la que se puede acceder a través de la página web de la Dirección General de Tráfico.



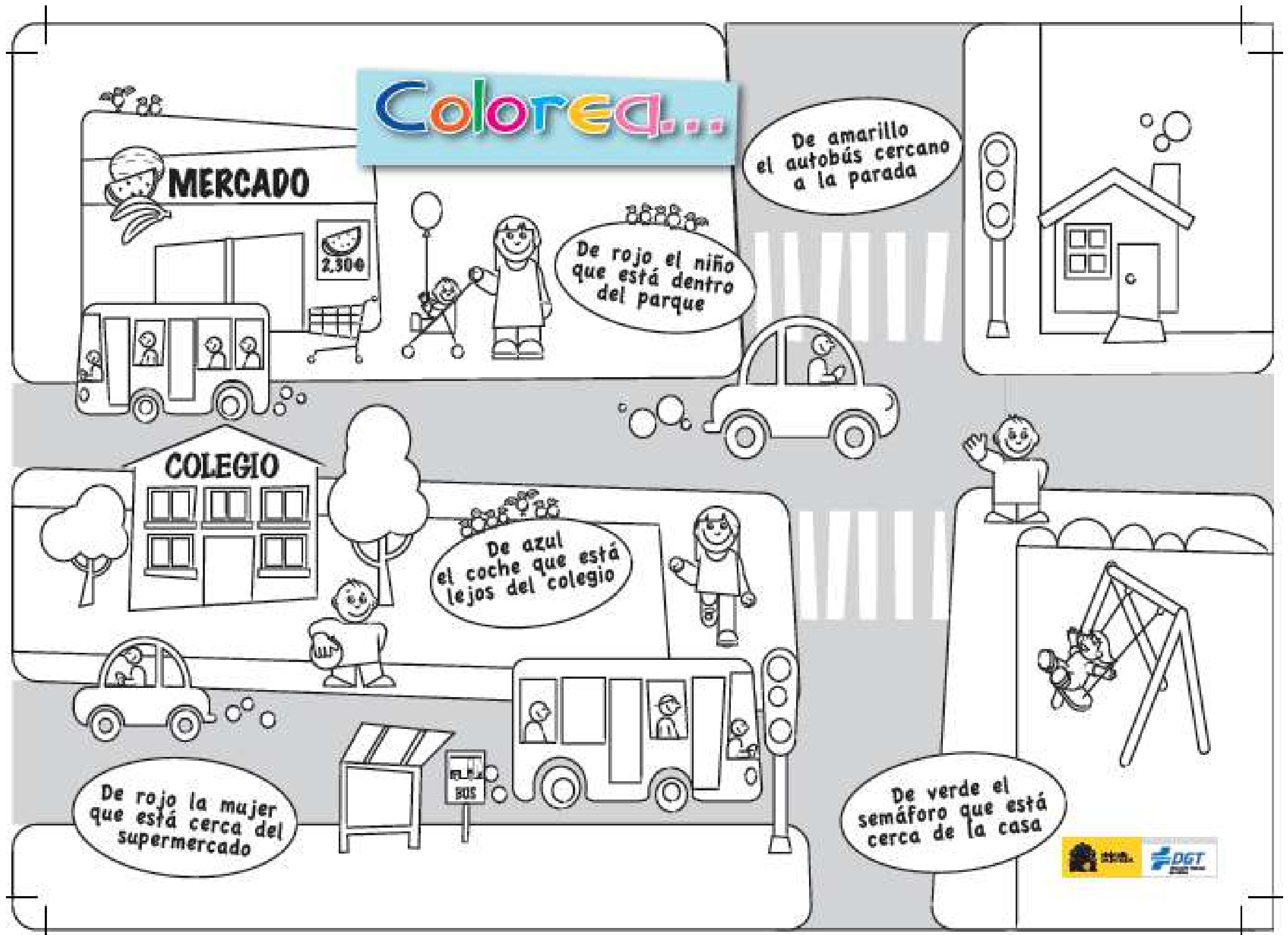


**SOMOS SOCIO HONORARIO
PROTECTOR DE AIPSEV**

rescuebabysl.com

RECURSOS EDUCATIVOS

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

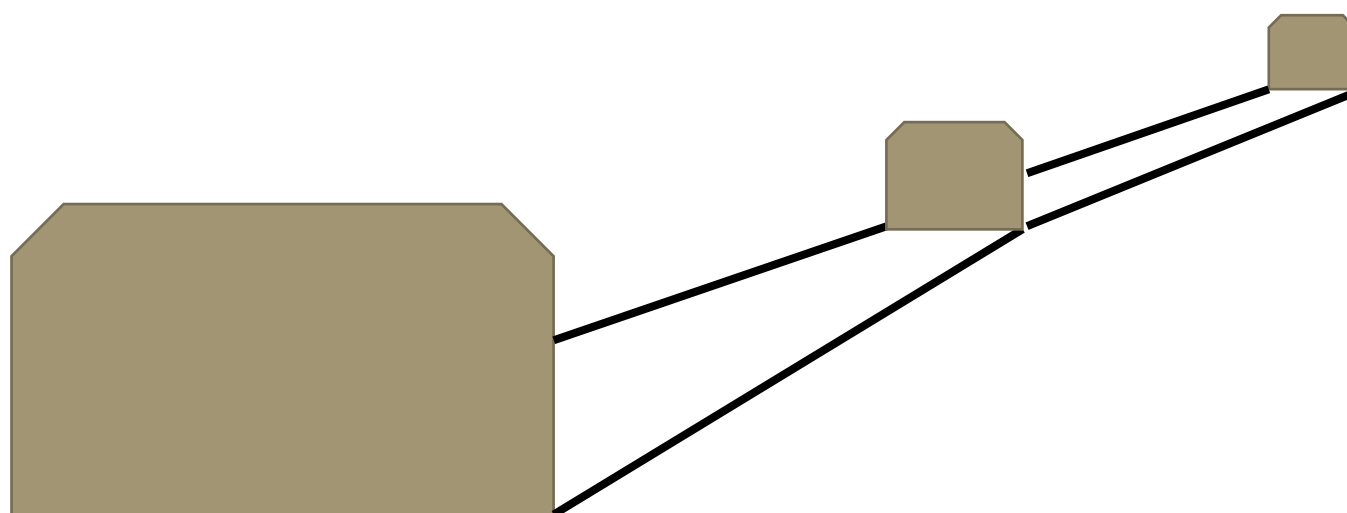
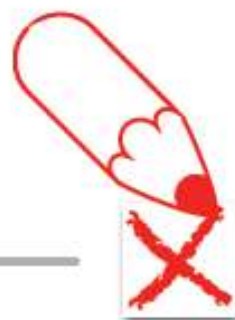


Espacio para pintar una pelota dentro del círculo más cercano y dos pelotas, una fuera y otra dentro del círculo más lejano.

RECURSOS EDUCATIVOS

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

Marca con una X las 5 diferencias entre las dos ilustraciones...



Espacio para pintar una pelota arriba del pedestal que está más cerca, otra pelota en el pedestal que está más lejos y otra pelota al lado del pedestal que está en el medio.



Premios CIPSEVI

EducaCiudadZero

AIPSEV, Asociación Internacional de Profesionales de Seguridad y Educación Vial, felicita a los Ayuntamientos y sus Policías Locales, por su compromiso con la Educación para Movilidad Segura y Sostenible. Por mostrar con su ejemplo, que los siniestros viales son evitables y que la educación y la prevención salvan vidas. Porque, mientras haya una sola víctima, siempre serán demasiadas.

Distinción honorífica que reconoce:

Categoría Plata:

- El logro de la ciudad al haber registrado “cero” víctimas mortales por siniestros viales en su casco urbano en un año, 2019 o 2020.
- Su gran trabajo en la prevención de los siniestros viales a través de la Educación para la Movilidad Segura y Sostenible junto a otras medidas.

Categoría Oro:

- El logro de la ciudad al haber registrado “cero” víctimas mortales por siniestros viales en su casco urbano en los años 2019 y 2020.
- Su gran trabajo en la prevención de los siniestros viales a través de la Educación para la Movilidad Segura y Sostenible junto a otras medidas.

Son reconocidos con el Premio “Educa Ciudad Zero”, en su categoría plata 2019 a:

La ciudad de Ferrol y su policía local



La ciudad de Santa Lucía de Tirajana y su policía local

Son reconocidos con el Premio “Educa Ciudad Zero”, en su categoría plata 2020 a:

La ciudad de Albacete y su policía local



La ciudad de Fuenlabrada y su policía local



Se concede el Premio en su Categoría Oro a:

La ciudad de Mollet del Vallès y su policía local



AIPSEV, Asociación Internacional de Profesionales de Seguridad y Educación Vial. Reconocer el trabajo realizado por personas, que más allá de su profesión, han tenido la capacidad de entregarse e implicarse con la educación y la seguridad vial. Desarrollando proyectos educativos que fomentan una movilidad más segura y sostenible.

Premios CIPSEVI Mi Ejemplo Educa:

Por su entrega profesional y personal con la educación vial y sus monitores y por su ejemplo personal.

Se concede el Premio en su Categoría MI Ejemplo Educa a:

Francesc Esteban Amat.

Por su implicación profesional y social. Por ser motor del trabajo en equipo y por su ejemplo personal.

Se concede el Premio en su Categoría Mi Ejemplo Educa a:

Salvador Zorua Atset.



Premios CIPSEVI Educar Salva Vidas:

Por el trabajo profesional acometido, buscando siempre su propia formación para conseguir los objetivos y por su implicación personal.

Se concede el Premio en su Categoría Educar Salva Vidas a: Antonio Rivas Sances

Por seguir los pasos de sus antecesores, buscando la excelencia e intentando incorporar nuevas estrategias.

Se concede el Premio en su Categoría Educar Salva Vidas a: Salvador Alberti Monago

Por estar desde sus inicios profesionales implicado en la seguridad y en la educación vial, directamente o a través de sus órdenes. Por fomentar estructuras policiales encaminadas a la prevención y por mantener la unidad de Educación vial.

Se concede el Premio en su Categoría Educar Salva Vidas a: Fernando Marcen Albero

El equipo formado por Antonio, Salvador y Fernando, refleja el trabajo que muchos ayuntamientos han realizado comprometiéndose desde los años 80 con la educación vial, y representan, a los equipos de monitores que surgieron en los años 90 en muchas poblaciones y que revolucionaron la educación vial con nuevos conceptos y valores. Siendo Mollet del Vallès una de las poblaciones que lo ha realizado sin interrupción en estas tres décadas.

Por el trabajo realizado, más allá de lo profesional. Por buscar la conexión entre lo personal y lo profesional. Por intentar mantener el espíritu asociativo, dando valor a las personas y por su compromiso con la seguridad vial.

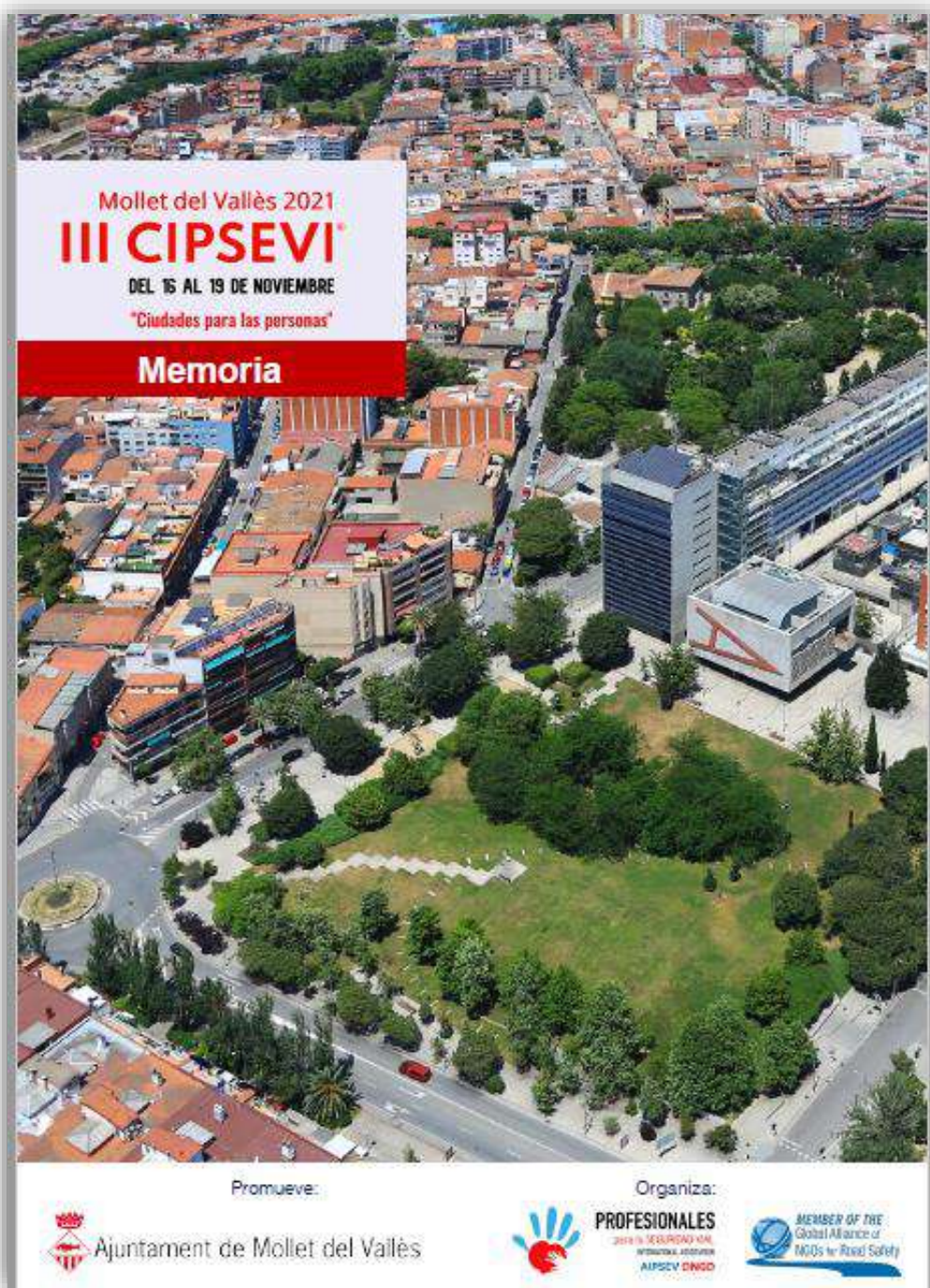
Se concede el Premio en su Categoría Educar Salva Vidas a:

Alfred Jou Martos

Alfred Jou Martos representa a esos monitores y monitoras de los años 80 y 90, que no solo se responsabilizaron con la educación vial en su horario de trabajo, si no que sobrepasaron esa línea y se comprometieron en su vida personal, favoreciendo el trabajo en equipo y explorando nuevos recursos. AIPSEV quiere reconocer a Monitores como:

Francisco Nieto, Juan G. Linares, Salvador Nájera, Paquita Priego, Mariángeles Nieto, Encarna Jiménez, Francisco Pino, Luis Muñoz, Héctor Budí, Pilar Romero, José A. Fernández, Juan C. Álvarez, Pedro Fernández, David Muñoz, Pedro Tenor, Antonio Cuadrado, José A. Pérez Checa, Juan A. Sáez, Ángeles Prieto, Carles Font, Carles Mayar, Marina Redondo, Eduard Martí, Jesús Segura, Juan Corredera, Josefa Luque, Manel, Nico, Adolfo, Elvira, Rafa, Quim, Alicia, Ricart, Pilar, Enrique, Juan Miguel, Elena y otros muchos más, incluidos profesores y técnicos de educación, que fueron sumándose a esta extraordinaria generación de monitores comprometidos con la Educación Vial.





Hacemos extensible nuestro agradecimiento a quienes hicieron posible el III CIPSEVI con sus disertaciones y a quienes dieron sustento con su patrocinio.

Oro



Plata



Bronce



1

Bienvenida

En la ceremonia de inauguración participaron representantes del Ayuntamiento del Mollet del Vallès, de la Asociación Internacional de profesionales para la Seguridad Vial, de la Dirección General de Tráfico y del Servei Català de Trànsit e instituciones internacionales a través de video mensajes.

Videos mensajes de bienvenida



Mr. Matthew Baldwin, Director General Adjunto de Movilidad y Transporte, Coordinador Europeo de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (European Commission).

"Mollet del Vallès tiene una historia increíble que contar con 50.000 habitantes y sin muertes en la carretera en 15 años"



Mr. Filippo Randi, Presidente, Federación Europea de Víctimas de la Carretera FEVR.

"El ejemplo de Mollet debe alentarnos y servir como modelo para seguir trabajando en la reducción de la accidentalidad"



Mr. Jean Todt, Presidente de la FIA, Federación Internacional de Automovilismo, Embajador de la ONU para la Seguridad Vial.

"La Educación Vial es uno de los pilares esenciales con el que tenemos que construir la nueva década de la Seguridad Vial"

2

Agradecimiento

Ha sido un honor para la ciudad de Mollet del Vallès celebrar III Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y Educación Vial (CIPSEVI) evento, que nos ha ofrecido 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.

Deseo que este congreso resulte de interés 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



Ciudades para las personas

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

3 Ciudades "Cero"

El III CIPSEVI se celebró bajo el lema "Ciudades para las personas".

Distinguiéndose con los premios "Educa Ciudad Zero" a aquellas ciudades españolas con un registro de "cero" víctimas mortales por siniestros viales y alto compromiso en la prevención de siniestros a través de la Educación para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible.




4 Contenidos

Las disertaciones y el debate del III CIPSEVI "Mollet del Vallès 2021" giraron en torno al lema del congreso "Ciudades para las personas" y los siguientes ejes temáticos:

Ciudades 30.
Educación Vial: Ciudad, Familia y Escuela.
Atención a las víctimas: justicia, reparación y recuerdo.

En la modalidad presencial se celebraron cuatro mesas de debate, se expusieron siete ponencias, se entregaron los premios CIPSEVI y los II Premios "Educa Ciudad Zero" y se celebró un acto en recuerdo de las víctimas de siniestros viales.

La modalidad virtual se organizó en cinco paneles temáticos contando con más de cuarenta video-disertaciones y testimonios de víctimas de siniestros viales de todo el mundo.

Mollet del Vallès 2021
III CIPSEVI®
DEL 16 AL 19 DE NOVIEMBRE

Ciudades para las personas



5 Reconocimientos

El III CIPSEVI contó con un espacio para reconocer con los Premios #EducarSalvaVidas y #MEjemploEduca de AIPSEV, la trayectoria de aquellos profesionales que han dedicado gran parte de su vida a la Educación para la Movilidad Segura y Sostenible.

Y aquellos otros que durante su trayectoria profesional han sido un ejemplo por su constante entrega a la Educación para la Movilidad Segura y Sostenible.




6 Acceso libre y gratuito

El comité organizador del evento ante la multitud de solicitudes de diferentes organizaciones, ha decidido mantener abierto el congreso hasta el próximo 20 de febrero de 2022.

La visualización y el acceso es gratuito a través del registro en la web del III CIPSEVI:

www.cipseviprofesional.com





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