

*Nada es tan contagioso
como tu ejemplo*



© Dibujo: Marta Ruiz Ruiz



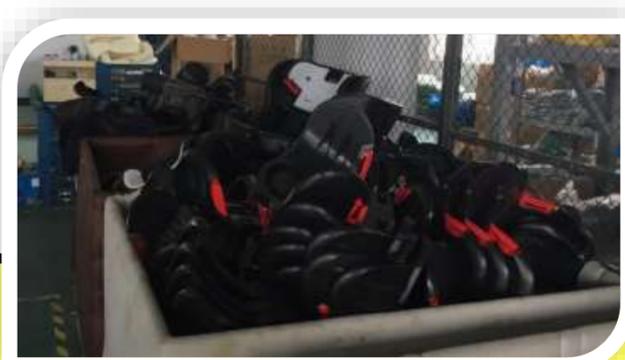
1 Relaciones Internacionales

La Reunión Global ofreció oportunidades para el desarrollo de capacidades, inspiración de reconocidos expertos en movilidad segura y sostenibilidad, un simposio de alto nivel con personas influyentes clave del gobierno, organizaciones multilaterales, sector privado y academia, así como amplias oportunidades para establecer contactos.



2 Educación Vial "Más allá de nuestra acción"

Siendo consciente del poderoso imán de la imitación y atracción de la atención que ejercemos sobre nuestros hijos, quizá deberíamos gastar y enfocar nuestros mayores esfuerzos en la creación de hábitos de vida saludables, también en el tráfico, que perduren en nuestras vidas y por tanto en los que nos rodean.



3 Educación Vial ¿Cómo está afectando el cambio climático en los Sistemas de Retención Infantil?

El plástico nos protege del golpe y de la inclusión de las chapas, pero se va degradando básicamente por los cambios de temperatura, sobre todo por el calor.



4 Educación Vial Educación vial en México

En los últimos años el derecho a la movilidad se ha decretado como un derecho constitucional y existe ya una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que aplica a todo el territorio mexicano.



5 Educación Vial Un marco conceptual para la seguridad vial en Pakistán.

Este documento presenta un marco conceptual para la seguridad vial en Pakistán, teniendo en cuenta la creciente tasa de accidentes de tráfico en el país. Pakistán es una de las naciones en desarrollo y hay algunos problemas excepcionales con respecto a la seguridad vial, pero al ser una nación de rápido crecimiento en términos de población, necesita nuevas estrategias y políticas para reducir la tasa de muertes y lesiones.



6 Salud Vial Seguridad infantil durante el rescate en accidentes de tráfico.

Respecto a la actuación en accidentes de tráfico, tenemos dos actuaciones diferentes, una por parte de los usuarios que se encuentran en la vía, implicados o no en el accidente, y por otro lado los servicios de emergencia.



Entidades al día

AESVi es el único foro de expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil que existe en España. Todos los aliados aportan su experiencia, conocimiento, iniciativas y compromiso para mejorar la seguridad vial infantil a través de estudios de investigación; formación específica para profesionales...



Entrevista

Letizia Di Bartolomeu, pedagoga y doctora en ciencias de la formación.

El currículum de la educación tiene como destinatarios niños y niñas, chicos y chicas, es estable y formalizado políticamente. La formación es una actividad libre de aprendizaje puesto en marcha para personas adultas.

EDITORIAL

José Manuel Bascon Moreno

Coordinador del Área de Diseño y Comunicación

6

LA REVISTA

José María Navarro González

Director de la Revista

8

ÁREA DE RELACIONES INTERNACIONALES

1 Global Alliance of NGOS for road safety.

Fátima Pereira da Silva. Coordinadora del Área de Relaciones Internacionales de AIPSEV

10

ÁREA DE EDUCACIÓN VIAL

2 "Más allá de nuestra acción".

Julio Fernández Bernal. Colaborador del área. Delegado Comunidad Valenciana de AIPSEV

12

3 ¿Cómo está afectando el cambio climático en los Sistemas de Retención Infantil?.

Francisco J. Ruíz Mancebo. Colaborador del área.

13

4 Educación vial en México.

Lic. Laura Vázquez Martínez. AIPSEV México

14

<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>



<https://policiaeducador.com/>

www.linkedin.com/company/aipsev/



www.Instagram.com/aipsev

www.Facebook.com/AIPSEV



revista@policiaeducador.com



Hazte socio de AIPSEV

¡Salvamos vidas, evitamos sufrimientos y mejoramos el mundo!

5 Un marco conceptual para la seguridad vial en Pakistán.

Salma Shoukat. Doctorado Académico Minhaj University. Lahore, Pakistán. Miembro de AIPSEV 15

ÁREA DE SALUD VIAL

6 Seguridad infantil durante el rescate en accidentes de tráfico.

Miguel Ángel Pazos Veiga. Bombero. **María Canabal Regueira.** Enfermera/Tes en urgencias. Colaboradores 18

ENTIDADES AL DÍA

AESVi

Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil. 20

ENTREVISTA

Letizia Di Bartolomeu.

Pedagoga, Doctora en Ciencias de la Formación. 23

MI OPINIÓN

Juego y conducción.

José López Muñoz. Presidente de FETevi y ATEsvib 26

FORMATO BREVE

FETevi / VIA / EL SALVADOR / ECUADOR / BARRANQUILLA / ATEsvan – SMART BABY / QUITO 28

RECURSOS EDUCATIVOS

DGT ESPAÑA 30

CONTRAPORTADA

I SECOISEVI SEMANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL 33

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

LOS MENORES SON NUESTRO REFLEJO



Argentina.gob.ar



Es importante que desde edades tempranas los niños/as aprendan a interpretar las señales y normas de tráfico, porque cuando usen las vías públicas como peatones, como pasajeros de vehículos o como conductores de bicicletas o de VMP van a saber comportarse si han adquirido los hábitos viales correctos.

Desde los primeros años de vida deben valorar de forma positiva la importancia que tiene el respetar las señales y normas viales y sobre todo que vayan adoptando actitudes y valores que les lleve a usar de forma adecuada y segura las vías públicas, en sus distintas formas como usuarios.

La importancia de la educación vial a edades tempranas es debido a que tienen que aprender a interiorizar los roles, valores y normas de la sociedad donde viven.

Los padres, madres y adultos cercanos a los menores son los responsables más directos de la Seguridad Vial de estos, siendo la prevención la mejor solución si queremos evitar que se produzcan siniestros viales y de sus consecuencias.

Cuando hablamos de Seguridad Vial Infantil lo primero que se nos viene a la mente es la Silla de Retención Infantil o el casco de protección para una bicicleta, pero no pensamos en la importancia de la Educación Vial y en el ejemplo que los progenitores transmiten a sus hijos/as, que si lo analizamos detenidamente tienen una finalidad en el desarrollo de sus conocimientos, de sus actitudes, así como de las habilidades y de los hábitos que van a conseguir una respuesta segura cuando esas personas se puedan ver inmersas en alguna situación de riesgo relacionada con el tráfico, mejorando su comportamiento como usuarios, y con la finalidad de reducir accidentes y garantizar la seguridad.



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
Fátima Pereira da Silva
Julio Fernández Bernal
Francisco J. Ruiz Mancebo
Lic. Laura Vázquez Martínez
Salma Shoukat
Miguel Ángel Pazos Veiga
María Canabal Regueira
José López Muñoz

Revisión lingüística

Antonio José Díaz Hernández
Enrique E. Olivares Ibaceta

Colaboradores

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

Edición

Año 2023 Séptima Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

Ilustración Portada

Rafael Ruiz & Marta Ruiz

Enlaces:

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

NADA ES TAN CONTAGIOSO COMO TU EJEMPLO

El Director de la Revista



Desde la revista hemos propuesto una portada donde se refleje la importancia que tiene el comportamiento de los adultos en el día a día de la seguridad vial.

Si queremos cambiar la sociedad, para que no se produzcan más muertes o heridos graves por siniestros de tráfico, debemos empezar con nuestro ejemplo.



Bekia Padres

Cada día en muchos centros educativos de nuestra sociedad, se imparten clases de seguridad y educación vial, donde la infancia y la juventud aprenden conocimientos, desarrollan habilidades y reflexionan sobre su comportamiento en situaciones de movilidad. Es un esfuerzo motivador que realizan muchos monitores y monitoras, el profesorado y los centros educativos, convencidos de que, a través de la educación, podremos conseguir una movilidad más segura y saludable que beneficie a toda la sociedad.

Desde estas líneas animamos a la familia y a todos los adultos en general, que colaboren con la parte educativa que no podemos realizar desde el centro. En la parte educativa informal, la no reglada, la que se aprende en la calle día a día, la que se aprende con la observación, con los gestos, con los hechos.



Revista Tráfico y Seguridad Vial - DGT

No sirve decir que, "cuando voy con mis hijos o mis nietos respeto las normas de tráfico", porque los hijos y los nietos de los demás, también son importantes.



Webconsultas

Piénsalo, "Tu ejemplo educa". Cada día cuando vayas a cruzar una calle, cuando vayas a pasar frente a un semáforo, cuando te montas en una moto, cuando te subes a un autobús, cuando vas conduciendo o manejando... ¿Cómo es tu comportamiento? Acuérdate, te estamos observando.

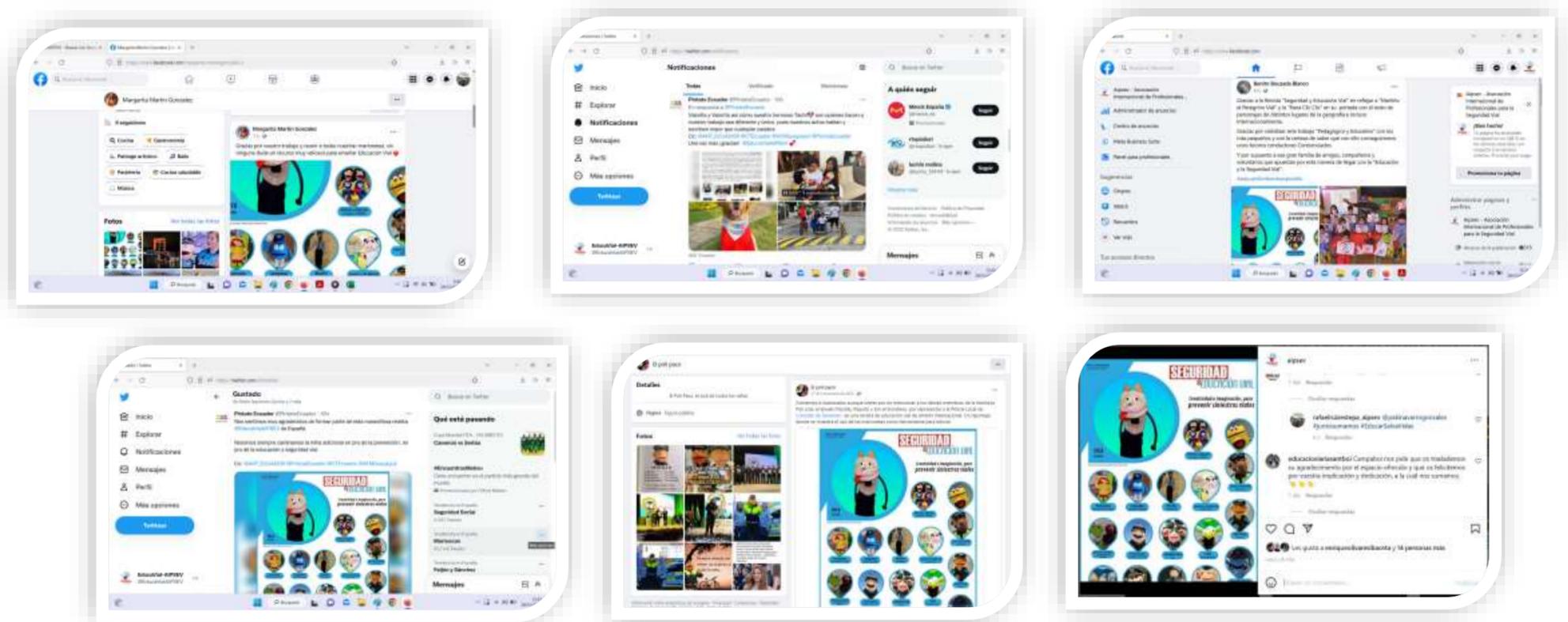
Sé responsable, gracias por dar un buen ejemplo.

¡LA EDUCACIÓN VIAL ES RESPONSABILIDAD DE TODOS!



Revista Tráfico y Seguridad Vial - DGT

Desde la revista queremos dar las gracias a todos los compañeros y compañeras que nos felicitaron por la portada de la anterior revista, fue un acierto dar protagonismo a las mascotas, marionetas y títeres, que día a día trabajan incansablemente por transmitir conocimientos, habilidades y actitudes con valores de seguridad hacia los más pequeños.



Hoy también queremos dar cobertura a otros que no pudieron estar en la portada y se merecen un espacio.



Sapito, José Vázquez Oviedo



Paraguay



SHANE
Juan Luis Ribas Ramírez
Almuñécar



Costa Rica



Familia Poli Paco.
Poli Lola, abuelo Nicolas, Paquito y Ero el bombero Sanxenxo

SEMAFORIN
Ángeles Montserrat Arroyo Hernández
Diana Maldonado Rodríguez
Gerardo Guadalupe Nava Rosas
Alfredo Tapia Lona
NEZAHUALCÓYOTL - MÉXICO



ÁREA DE RELACIONES INTERNACIONALES

GLOBAL ALLIANCE OF NGOS FOR ROAD SAFETY

1



<https://www.roadsaetyngos.org/>

La Octava Reunión Mundial se celebró en El Salvador. Marzo de 2023



Grecia, Creta abril 2019

I - Marco

La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial (la Alianza) es un conjunto de organizaciones no gubernamentales (ONG) que ejecutan programas y ejercen presión en favor de iniciativas de seguridad vial en todo el mundo. Nuestras ONG miembros son creadas a menudo por ciudadanos corrientes que responden a necesidades que ven a su alrededor. Las ONG pueden suplir las carencias de los gobiernos aportando soluciones inmediatas, o pueden influir en la toma de decisiones mediante la promoción y la educación. Desempeñan un papel vital en el creciente movimiento mundial para reducir los efectos devastadores de las lesiones por accidentes de tráfico. Con intervenciones basadas en pruebas de lo que funciona, nuestras ONG ayudan a salvar vidas.

La Alianza fue creada en 2011 por ONG miembros del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC) y actualmente representa a más de 300 ONG miembros que trabajan en seguridad vial de más de 100 países de todo el mundo.

La Alianza se creó en respuesta a la demanda de las ONG de todo el mundo de un foro en el que pudieran compartir conocimientos y defender colectivamente la seguridad vial y los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico. La Alianza presta servicios a sus miembros en tres ámbitos fundamentales: 1) creación de redes e intercambio de información; 2) promoción; y 3) desarrollo de capacidades. La Alianza es una organización sin ánimo de lucro registrada con arreglo al artículo 60-79 del Código Civil suizo.

1-Amigos y patrocinadores

La Alianza cumple su misión y objetivos gracias al generoso apoyo, asesoramiento y ayuda de los patrocinadores, socios y amigos:

Patrocinadores principales



GLOBAL ALLIANCE OF NGOS FOR ROAD SAFETY

1

2-Más patrocinadores y amigos

- Allianz Malaysia -Dorel -iRAP
- European Commission -Prudence Foundation
- Ford Driving Skills for Life
- Safe Kids Worldwide -UNICEF

3-Premios



4-Afiliaciones



II- El Octavo Encuentro Global en El Salvador marzo de 2023 (6-10)



1. Caracterización de la Reunión Global

La Octava Reunión Mundial de Organizaciones No Gubernamentales que Abogan por la Seguridad Vial y las Víctimas de la Carretera (Reunión Mundial) se celebrará en El Salvador del 6 al 10 de marzo de 2023, coorganizada con el Viceministerio de Transporte de El Salvador y la OMS.

La Reunión Global ofreció oportunidades para el desarrollo de capacidades, inspiración de reconocidos expertos en movilidad segura y sostenibilidad, un simposio de alto nivel con personas influyentes clave del gobierno, organizaciones multilaterales, sector privado y academia, así como amplias oportunidades para establecer contactos. Se explorarán las interconexiones entre la seguridad vial, la movilidad segura y otros desafíos globales clave abordados por los ODS y se centró en la rendición de cuentas para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Agenda

Repensar la seguridad vial: movilidad para las personas y el planeta

Lunes 6 de marzo de 2023

- Reuniones de los Capítulos Regionales

Martes 7 de marzo de 2023

- Reuniones regionales
- Talleres:
 - *Repensar nuestros viajes (defensa y responsabilidad para una acción basada en pruebas)
 - *Repensar nuestro crecimiento (fortalecimiento organizativo)
 - *Repensar nuestro papel (movilidad segura como facilitadora de los ODS)
- Inauguración oficial y exposición de carteles de ONG

Miércoles 8 de marzo de 2023

- Simposio
 - *Repensar la seguridad vial: movilidad para las personas y el planeta
 - *Soluciones basadas en pruebas en la práctica: del sistema seguro a la reducción del 50
 - *Del pensamiento aislado a los objetivos de los ODS
 - *Sesión inaugural de la Semana Mundial de la Seguridad Vial de la ONU
 - *Presentación del Premio FedEx
- Café de trabajo en red

Jueves 9 de marzo de 2023

- UNRSC
- Sesión sobre herramientas de rendición de cuentas (sólo para miembros de la Alianza)

Viernes 10 de marzo de 2023

- Sesión de herramientas para la rendición de cuentas (sólo miembros de la Alianza)

Como nota final, nos gustaría añadir que Fátima Pereira da Silva (nuestra Coordinadora de Relaciones Internacionales) estuvo presente en la La Octava Reunión de la Alianza Mundial de ONG en El Salvador en marzo de 2023, así como en la 86ª Sesión del Foro Mundial para la Seguridad Vial - Global Forum for Road Traffic Safety (86th session) WP1 - Palais des Nations, Ginebra.



<https://unece.org/transport/events/wp1-global-forum-road-traffic-safety-86th-session>



Fátima Pereira da Silva
Coordinadora del área

“MÁS ALLÁ DE NUESTRA ACCIÓN”

2

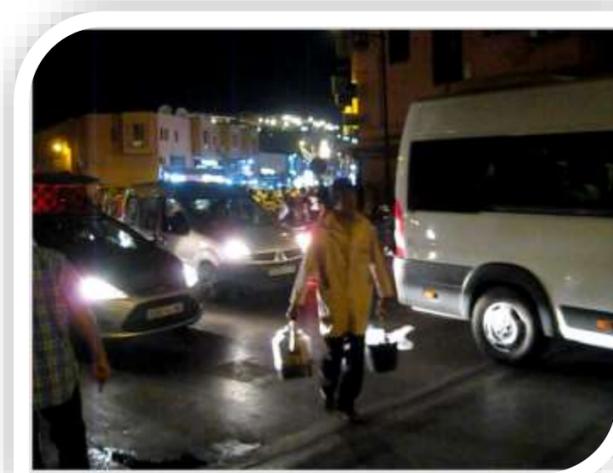


Cuando se procrea, ya nunca más nuestras acciones son sólo nuestras. No se limitan temporalmente a unos pocos años, sino que nuestras acciones, buenas, malas y regulares, muy probablemente se mantengan en el tiempo y con ellas sus consecuencias durante muchas décadas y varias generaciones. Buenas y malas, y he aquí el quis de la cuestión. Ámbitos académicos y de investigación de la psicología evidencian el importantísimo poder de imitación de nuestros hijos, especialmente acusado en las primeras edades. La herencia genética con la que nace cada niño, es parcialmente moldeable y dirigida a través del aprendizaje. Estos niños descubren el mundo y sus interacciones a través de los ojos y comportamientos de sus progenitores. Los padres transmiten muchas cosas sin necesidad de usar el lenguaje a través de otros canales a los que los niños son especialmente sensibles, relacionados estos con nuestras conductas (lo que nos gusta y lo que no, nuestros miedos y euforias). Ya no se trata de hacer lo que nos apetezca en un momento dado, a sabiendas de que no es lo más correcto o lo más idóneo, sino que, debido a la lupa y foco constante de nuestros hijos, extrapolable en gran medida a nuestros alumnos, siempre está encendido y dispuesto a analizarlo todo.

En las primeras edades casi siempre se queda en imitación, pero en las segundas, principalmente en la adolescencia, le tenemos que añadir el cuestionamiento constante, incluso en aquello objetivo y científicamente incuestionable. Se encuentran en el proceso de la formación de su identidad, en la que el ferviente deseo de ser como papa o mamá, pasa a un segundo plano. Dicha responsabilidad por sí misma, debería ser suficiente para intentar reconducir aquellos hábitos que consideremos mejorables. Si nos trasladamos al ámbito del tráfico, siendo conscientes de la pandemia mundial que asola nuestras sociedades cada año, arrojando datos de accidentalidad y mortalidad inadmisibles, deberíamos repensar nuestros hábitos relacionados con el tráfico, siendo consecuentes con nuestras creencias.

Siendo consciente del poderoso imán de la imitación y atracción de la atención que ejercemos sobre nuestros hijos, quizá deberíamos gastar y enfocar nuestros mayores esfuerzos en la creación de hábitos de vida saludables, también en el tráfico, que perduren en nuestras vidas y por tanto en los que nos rodean.

Andaba por marruecos hace unos años y varios taxistas esbozando una pequeña sonrisa decían “la prisa mata, y la pachorra, remata”.



Julio Fernández Bernal
Colaborador del área

¿CÓMO ESTÁ AFECTANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL?

3

Todos los elementos de polímero que están situados en el interior de los coches, tales como salpicaderos, protectores en las puertas, techos o asientos, no son solamente acabados de adorno para una cuestión estética de los vehículos. Son también elementos de seguridad pasiva. Están puestos ahí porque el plástico tiene la propiedad de absorber energía gracias a sus propiedades de elasticidad. Cuando se produce un siniestro vial, las descargas de energía hacen que dentro del vehículo nos desplazemos chocando con las diferentes partes antes mencionadas. El plástico nos protege del golpe y de la inclusión de las chapas, pero se va degradando básicamente por los cambios de temperatura, sobre todo por el calor.



Cuando nosotros dejamos aparcado el coche en la calle, el interior de nuestro vehículo puede alcanzar temperaturas de 80 o 90 grados centígrados. En cuanto ponemos la llave y arrancamos el motor empieza a funcionar el compresor de la climatización enfriando el habitáculo hasta los 22 grados aproximadamente, que es lo que consideramos la temperatura de confort en verano. Los plásticos utilizados hasta ahora estaban pensados para unos dos meses de calor extremo por año.

Actualmente, en los sistemas de retención infantil que están situados dentro del coche confluyen 3 factores nuevos que les afectan notablemente:

- Una nueva mentalidad de aprovechar los recursos del planeta y evitar desechos, prefiriendo los padres de hoy una sola silla para todas las etapas de crecimiento del niño. Este dispositivo es conocido con el nombre de "MULTIGRUPO", también por motivo de economía familiar.
- Una nueva normativa que alarga la etapa de utilización de las sillas desde el 1,36 al 1,50 (aproximadamente 2 años más).
- Un cambio climático que multiplica por 3 los meses de calor extremo y, por tanto, también la degradación de esos polímeros a esa velocidad.

Los polímeros cuando pierden sus propiedades de elasticidad se hacen quebradizos y al romperse producen filos, picos y, lejos de protegernos, se convierten en lanzas o cuchillos que pueden herir a nuestros niños.

En doce años una silla en estas condiciones recibe unos 130.000 cambios de temperatura en su vida útil. Es ahí donde *Quiavolo Group* ha puesto el foco, investigando en la utilización de nuevos materiales plásticos y procesos de fabricación y conservación de los mismos para garantizar la función óptima de los dispositivos.



Francisco J. Ruíz Mancebo
Colaborador del área

EDUCACIÓN VIAL EN MÉXICO

4



GettyImages

Con casi 10 millones de habitantes y más de 5 millones de vehículos, la Ciudad de México es una de las que cuenta con mayor población en América Latina, además de ser el centro de comercio más grande del país, identificada actualmente como la megalópolis más importante de México, está poblada por más de 32 millones de habitantes en un territorio 240 municipios y sin embargo la mancha urbana, permite determinar que sigue creciendo constantemente.

En este contexto y tomando en cuenta la aparición de nuevas opciones de movilidad, en una ciudad que se mueve constantemente de día y de noche, la educación vial toma mucha relevancia y se considera como la clave más aceptable para llegar a tener una mejor seguridad vial en nuestras ciudades.



Si bien es cierto que nuestra movilidad es diferente y en algunos puntos complicada y que existe desafortunadamente una cifra considerable de heridos y fallecidos causada por los siniestros viales, desde la década pasada se ha trabajado de manera constante a favor de la disminución, control y erradicación de muertes en las calles y carreteras de todo nuestro país, alcanzando buenos resultados en este sentido.

En los últimos años el derecho a la movilidad se ha decretado como un derecho constitucional y existe ya una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que aplica a todo el territorio mexicano además de que cada vez son más los estados de la república que adoptan como política pública las estrategias de prevención de accidentes y la difusión de la cultura vial.



El tema se encuentra ya en la agenda pública e instituciones, como la Policía de la Ciudad de México que implementa varias acciones que ayudan a salvar vidas, trabajamos con una visión cero y en paralelo con las recomendaciones del segundo decenio de acciones por la seguridad vial y los objetivos de desarrollo sostenible.

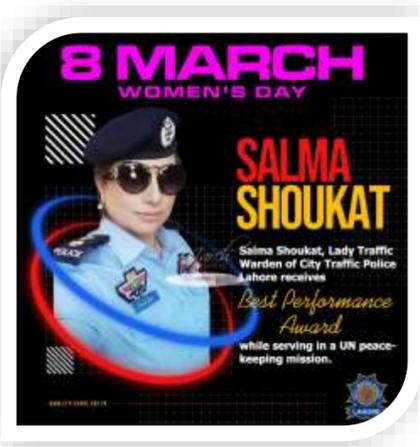
Frente a nosotros tenemos un gran reto, pero el pueblo mexicano ha demostrado en muchas ocasiones que trabajando juntos y con un mismo fin logramos nuestros objetivos. Es por esto que trabajamos en educar con la convicción de salvar vidas.



Lic. Laura Vázquez Martínez
AIPSEV México

UN MARCO CONCEPTUAL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN PAKISTÁN. 1

5



Salma es una persona muy implicada en la seguridad y educación vial. Este documento que ha realizado es un estudio muy extenso y profundo sobre la seguridad vial en Pakistán.

La revista lo irá reproduciendo en partes hasta su completa edición. Damos las gracias a Salma por su trabajo y disponibilidad para editarlo.

Resumen

Este documento presenta un marco conceptual para la seguridad vial en Pakistán, teniendo en cuenta la creciente tasa de accidentes de tráfico en el país. Pakistán es una de las naciones en desarrollo y hay algunos problemas excepcionales con respecto a la seguridad vial, pero al ser una nación de rápido crecimiento en términos de población, necesita nuevas estrategias y políticas para reducir la tasa de muertes y lesiones. Pakistán puede seguir el ejemplo del marco regulatorio, las capacidades institucionales y las políticas desarrolladas por las naciones de la UE y Japón. Las naciones de todo el mundo están implementando estrategias de tolerancia cero para los accidentes y remodelando los diseños para la seguridad vial. Muchas naciones de la UE y la región de Asia-Pacífico han reducido su carga con respecto a las muertes y lesiones en las carreteras. Este estudio analiza las políticas de seguridad vial de Suecia, los Países Bajos y Japón para proporcionar un nuevo marco conceptual para Pakistán. Suecia implementó políticas de visión cero para la seguridad vial y redujo su carga en un 30 %, los Países Bajos implementaron una visión de seguridad sostenible y redujo su carga en un 30 %, y Japón logró el nivel más bajo de mortalidad vial al reducir la carga hasta en un 42 % en veinte años. Inspirándose en las políticas de seguridad vial de estos países y teniendo en cuenta los problemas demográficos de Pakistán, se puede desarrollar un nuevo marco conceptual para la seguridad vial y así reducir la carga de muertes en carretera en Pakistán.

Este análisis tiene en cuenta tanto la teoría como la aplicación de las políticas, primero interpretando los ajustes sugeridos sobre quién es responsable de la seguridad vial y luego analizando cómo se han puesto en práctica estas políticas.

Palabras clave: Conceptual, Framework, Japón, Países Bajos, Pakistán, Seguridad Vial, Suecia.



Público



RTVE.es

Introducción

Los accidentes de tránsito son la causa más común de muerte entre las personas en el mundo. Esta es una situación inaceptable que todas las naciones deben y pueden cambiar juntas. Es un hecho que, trabajando con visión cero, Suecia es un líder mundial en seguridad vial. Varias naciones del mundo adoptaron una declaración política para reafirmar su compromiso y se comprometieron con la seguridad vial.

Pakistán necesita saber cómo reunir a las partes interesadas para acelerar el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en las carreteras. Según la OMS, la mayoría de las muertes por accidentes de tránsito ocurren en los países pobres y de ingresos medios del mundo. Es un hecho que estas naciones están haciendo esfuerzos para reducir los accidentes de tránsito en todo el mundo para el año 2030 a través de las Naciones Unidas. Según un instituto de investigación internacional, los accidentes de tránsito ocupan el decimoquinto lugar entre cincuenta factores y enfermedades que causan muertes en Pakistán. Según otras investigaciones y datos, el número de personas que mueren en accidentes de tránsito es mayor que las muertes individuales por SIDA, mala alimentación, epilepsia, violencia, varios tipos de cáncer y suicidios.

Si examinamos los datos sobre accidentes de tráfico, durante 2019-2020 hubo 9.701 accidentes en Pakistán, pero solo en Punjab ocurrieron 4.294. La falta de habilidades para conducir, la conducción de menores, el uso de teléfonos móviles y drogas mientras se conduce, la sobrecarga y los comportamientos psicológicos son las causas más importantes de accidentes en Pakistán. Un informe reciente de la Organización Mundial de la Salud afirma que: "Alrededor de 1,35 millones de personas mueren en todo el mundo cada año a causa de accidentes de tráfico, y de 20 a 50 millones de personas resultan heridas. Los accidentes de tráfico son muy frecuentes en Pakistán, y se estima que alrededor de 11.121 ocurren en Pakistán cada año. Cada cinco minutos, una persona muere o resulta gravemente herida en un accidente de tráfico en las carreteras de Pakistán. De cada millón de personas en Pakistán, 14 mueren debido a accidentes de tráfico (Traffic Accidents, 2022) Según la Oficina de Estadísticas de Pakistán, el número de accidentes de tráfico en Pakistán entre 2015 y 2016 fue de 9.100, en los que murieron 4.448 personas y 11544 resultaron heridas (Pakistan's Road Safety Country Profile, 2016). En Pakistán en 2017-18 el número de accidentes de tráfico fue de 11.121, en el que el número de muertos fue de 5.948 y el número de heridos fue de 14.489. En el contexto de los accidentes de tráfico, si se compara Pakistán con otros países, la gente prefiere utilizar sus propios vehículos en lugar del transporte público, mientras que en los países desarrollados se prefiere el transporte público, razón por la cual la tasa de accidentes de tránsito en Pakistán es alta (Subhan et, al., 2021).

Está sucediendo día a día debido a la falta de infraestructura efectiva, que es una de las principales razones para que se produzcan accidentes de tránsito.



The Express Tribune

Una revisión de la literatura

Shoib et al. (2020) muestra que, en países de bajos y medianos ingresos, el riesgo de accidentes de tráfico es mayor, y la tasa de aumento es alarmante. Los riesgos de accidentes son cada vez más graves como resultado de la urbanización, el aumento de la propiedad de automóviles y las mejoras de la infraestructura.



Pakistán Today

Las causas más probables del error podrían ser el comportamiento del conductor y el incumplimiento de las normas de tránsito, aunque los gobiernos están tramitando una variedad de medidas para aliviar esta situación. Además de garantizar la seguridad del usuario, la señalización vial también garantiza un flujo de tráfico fluido en beneficio de la comunidad. La eficacia de esto depende de la facilidad con la que los usuarios puedan entender las señales, que, si se mejoran, podrían ser beneficiosas para reducir las muertes en carretera en general.

Haider et al. (2003) explican en su estudio, el nivel del gasto gubernamental en seguridad vial en Pakistán y Uganda, y los registros presupuestarios de cada nación para el gasto en seguridad vial, así como las estimaciones del Banco Mundial del apoyo bilateral y de organizaciones no gubernamentales (ONG) para carreteras seguras. Los informes clave de cada gobierno que estarían al tanto de la actividad pública o de las ONG en materia de seguridad vial fueron estudiados por los autores.

En Uganda y Pakistán, el gasto presupuestario en seguridad vial en todos los niveles de gobierno es de \$0,09 y \$0,07 per cápita, respectivamente. Tanto Pakistán como Uganda tienen muy poca participación pública en la seguridad vial. Las inversiones en seguridad vial pueden experimentar rendimientos decrecientes a medida que aumentan, lo que podría indicar que las medidas de seguridad cuidadosamente seleccionadas pueden no ser tan efectivas como podrían ser. Estos son algunos de los objetivos del estudio:

- Explicar a los legisladores y responsables políticos, los mejores modelos de seguridad vial para Pakistán.
- Proporcionar un marco conceptual para la mejora de la seguridad vial en Pakistán.



Jornada de Seguridad Vial para parlamentarios. Pakistán 2023

Método y sustancia

Este trabajo de investigación está basado en el texto y las políticas asociadas con la seguridad vial que se han identificado en una variedad de documentos de políticas de tres países: Suecia, los Países Bajos y Japón. El material de origen consta de textos formales que describen las políticas, directrices y estrategias oficiales de las naciones pertinentes. Los datos se eligieron para permitir un análisis de bola de nieve de las estrategias de seguridad vial de cada nación. El material se ha organizado utilizando el marco de contenido de políticas después de que los textos se hayan leído detenidamente varias veces. El investigador es consciente de las diferencias temporales entre los casos, y su objetivo es producir una instantánea de cómo se desarrolló cada estrategia de seguridad vial y cómo puede ayudar a dibujar un nuevo marco.

Resultados y discusiones

En los países desarrollados, el sistema de transporte se basa en líneas modernas. Si una persona viaja en un medio de transporte público, ya sabe cuándo llegará a su destino. Por el contrario, en Pakistán, incluso si viaja en una ruta local dentro de la ciudad, está a merced del conductor o del sistema de tráfico. Los pasajeros tienen que esperar durante horas para llegar a su destino a la hora prevista, lo que se debe principalmente al incumplimiento de las normas de tránsito. El respeto a las leyes de tránsito es el lema de las naciones civilizadas. Las sociedades civilizadas no solo tienen leyes estrictas para hacer cumplir las leyes de tránsito, sino que también establecen varias instituciones para aumentar la conciencia pública. La sobrecarga, el mal estado de las carreteras, el desconocimiento de las normas de tránsito, el exceso de velocidad, las infracciones en un solo sentido, los adelantamientos incorrectos, la interrupción de las señales, los conductores no capacitados, el monociclo, las luces intermitentes, la falta de faros y las bocinas a presión son los problemas comunes de la seguridad vial en Pakistán. Otras infracciones de tránsito como viajar sin casco o cinturón de seguridad, uso de teléfonos celulares y/o drogas mientras se conduce, estacionamiento incorrecto, etc., además del uso de llantas dañadas o vencidas, se han vuelto comunes en Pakistán, que son las principales causas de estos accidentes. Esta situación es alarmante y es necesario un nuevo marco para la seguridad vial en Pakistán. Necesita una idea o un concepto en el que basarse. Al observar la tasa de accidentes y muertes, se seleccionan tres naciones con historias exitosas en materia de seguridad vial. Es importante explicar algunas características importantes de la estrategia de seguridad vial de Pakistán y sus desafíos, teniendo en cuenta la tasa creciente de accidentes de tránsito en el país (Nazir, et al., 2016). Hay algunas reglas de tránsito que se violan rutinariamente en las carreteras de Pakistán.



Salma Shoukat

Delegada de AIPSEV en Lahore, Pakistán

SEGURIDAD INFANTIL DURANTE EL RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

6

Si ya un accidente de tráfico donde hay atrapados es una situación delicada, se agrava más cuando por el medio hay menores.

Respecto a la actuación en accidentes de tráfico, tenemos dos actuaciones diferentes, una por parte de los usuarios que se encuentran en la vía, implicados o no en el accidente, y por otro lado los servicios de emergencia.

Empezando por los usuarios de la vía, tal y como nos dice el artículo 129 del Reglamento General de Circulación, estamos obligados a atender a las víctimas de un accidente:

*"Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencia o tengan conocimiento de él, **estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas**, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos".*

Aunque estemos obligados, tal y como dice el Reglamento, tenemos que saber auxiliar en estos casos para no empeorar o complicar la situación que estamos presenciando.

Para ello es necesario llevar a la práctica la Conducta PAS: proteger, avisar y socorrer, dentro de nuestros conocimientos.

Lo primero es "Proteger" la escena, mediante triángulos o el nuevo sistema de luz intermitente, y con los chalecos reflectantes de alta visibilidad homologado puestos. Nuestro vehículo estará aparcado en un lugar seguro y con los cuatro intermitentes puestos.

Seguidamente "avisar" a los servicios de emergencias, informando de lo que vemos, n.º de vehículos implicados y el n.º de víctimas, para que las centrales de coordinación de emergencias puedan gestionar los recursos de la mejor manera posible.

Y por último "Socorrer", acercándonos con seguridad a los vehículos. Si las puertas no se abren, no intentaremos abrirlas a golpes para evitar que los ocupantes se muevan dentro del vehículo, les hablaremos desde fuera, intentando tranquilizarlos.

En caso de que haya niños, les hablaremos para que se tranquilicen e informaremos a los padres de que están bien para evitar que los padres se estresen.

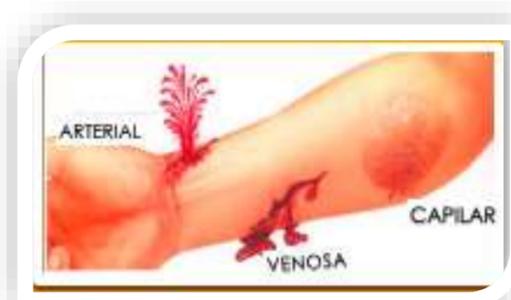
Como norma general, los usuarios de la vía no deben sacar a ningún accidentado de dentro de su vehículo hasta que lleguen los servicios de emergencias que serán los que realicen esta labor.

Aquí llega una parte dura, cuando los padres u otras personas quieren sacar al menor del coche.

Siempre debemos evitarlo, salvo que el coche esté ardiendo o a punto de caerse al mar, por ejemplo.

Los niños que viajan con los sistemas de retención infantil (SRI) están protegidos por él, por lo que movilizarlo podrían agravar lesiones que afecten a la columna cervical.

En caso de que veamos hemorragias y podamos acceder al interior del vehículo de forma segura, presionaremos la herida para controlarla hasta que lleguen los servicios sanitarios. Si la hemorragia es masiva, se promueve el uso de torniquetes.



El usuario de la vía tiene que trabajar con sus sentimientos y no siempre lo rápido es lo mejor para el accidentado. En algunas ocasiones, el vehículo accidentado es la zona más "segura" que tenemos, por lo que los accidentados estarán mejor dentro del vehículo que fuera en el arcén.

Cuando existan menores dentro del vehículo accidentado, deberán protegerlos también psicológicamente y una forma de hacerlo es actuando con cabeza.

SEGURIDAD INFANTIL DURANTE EL RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

6

Respecto a los servicios de emergencia, tenemos que saber actuar antes diferentes situaciones en un accidente de tráfico, y esto implica la atención a menores.

Según un estudio realizado en el Hospital Miguel Servet de Zaragoza, las lesiones que observaban en niños en los ingresos por accidente de tráfico, el 67,9% eran fracturas óseas, el 57,7%, traumatismos craneoencefálicos y el traumatismo abdominal con lesión de la víscera sólida o hueca fue del 41%.

Viendo estas cifras, como profesionales, ¿cómo podemos evitar complicaciones durante el rescate?

Una base muy importante es el reciclaje en las técnicas y sistemas de extracción que tenemos en el mercado.

Haremos nada más llegar una valoración primaria **XABCDE**. Tenemos que ser conscientes de que tenemos entre manos a un paciente politraumatizado, y puede ser un paciente crítico.

La "X", control del sangrado externo. Si tenemos una hemorragia, haremos una contención de la hemorragia de ser lo primero a abordar antes incluso de la vía aérea. La evidencia epidemiológica es que lo que más muerte provoca en un poli trauma son las hemorragias graves no controladas.

La "A" control cervical y permeabilización de la vía aérea. Colocaremos collarín y si el paciente está inconsciente permeabilizaremos la vía aérea.

La "B" valoraremos la respiración y si existe la presencia de ruidos al respirar, si observamos desviación de la tráquea o hundimientos en la caja torácica.

La "C" circulación y la investigación de hemorragias. La diferencia entre la "X" y la "C" es que la "X" se refiere a hemorragias externas importantes y la "C" a hemorragias internas que pueda tener el paciente y que no podemos ver, pero si podemos identificar mediante el llenado capilar lento, piel fría y pegajosa y que haya un nivel de conciencia comprometido.

La "D" donde valoraremos el nivel de conciencia y de orientación, el nivel neurológico nos puede indicar el inicio de una complicación más grave.

La "E" exponer a nuestro paciente y valoran más lesiones que no se vieran en un inicio, y control de la hipotermia. Si tenemos un menor con el SRI, siempre evitaremos sacarlo de sistema, ya que nos está ayudando a una buena inmovilización de la espalda, y si existe alguna fractura ósea evitar complicaciones, siempre y cuando el SRI esté totalmente íntegro.

Intentaremos rellenar huecos libres entre el menor y el SRI para minimizar los movimientos laterales cuando hagamos la extracción del menor y el SRI.

Si el coche y el SRI nos lo permite, retiraremos al menor con él, pudiendo ser traslado así al hospital.

Si lo que tenemos es un menor con alzador, lo inmovilizaremos como un adulto, con collarín e inmovilizador cérico torácico para poder realizar la extracción lo más segura posible.



Además, tendremos otro trabajo importante que es la ayuda psicológica a los menores en esta situación, evitar un estrés postraumático está dentro de nuestro cometido.

Por lo general nos centramos en las técnicas olvidando que tenemos entre manos a un ser humano en desarrollo que en ese momento está impotente ante la situación.

Haremos un apoyo psicológico en la escena, intentando tranquilizarlo y hacerlo como un juego para que el menor se sienta reconfortado por personas que no conoce.

Jugar con ellos, contarles cuentos, buscar su juguete favorito que estaba en el vehículo, o simplemente estar a su lado, nos puede garantizar una buena salud mental a largo tiempo.

En un accidente de tráfico a cualquier nivel, tanto si somos profesionales como usuarios de la vía, si nos encontramos con menores debemos actuar con la mayor seguridad posible dando aporte psicológico pediátrico, asegurando también la salud mental.

Miguel Ángel Pazos Veiga. Bombero

María Canabal Regueira. Enfermera /Tes en urgencias sanitarias
Colaboradores



Ignacio Fernández
Presidente de AESVi

Director de la Fundación RACE, Asuntos Públicos y Circuito del Jarama, en el Real Automóvil Club de España – RACE, y presidente de AESVi, Ignacio es Licenciado en Derecho y Económicas, especializado en Temas Financieros por ICADE Madrid- es un ejecutivo internacional con una dilatada

experiencia y amplios conocimientos en programas de colaboración público-privada, en el sector de la automoción y el turismo, y en la promoción y gestión de grandes eventos y recintos.

Como Director de la Fundación RACE, Ignacio está liderando el Plan de Reestructuración de la entidad, que supone la plena implicación de la Fundación RACE en los Programas de Movilidad y Seguridad Vial a través del desarrollo de nuevas estrategias y proyectos -incluyendo CIFAL Madrid RACE, el primer Centro de Formación en Seguridad Vial de Naciones Unidas en el Mundo gestionado por el RACE-, la promoción de iniciativas institucionales y campañas de concienciación, la introducción de la Movilidad y la Seguridad Vial como parte de las iniciativas de RSC de grandes entidades, y la puesta en marcha de Planes de Movilidad para municipios y empresas de todo el país.

En el pasado, fue Director General de la Fundación Madrid 2020; miembro del Comité Ejecutivo de la Candidatura Olímpica Madrid 2020; Consejero Delegado de Madrid Visitors & Convention Bureau; y Director General de la Oficina de Colaboración Público-Privada del Ayuntamiento de Madrid.

Actualmente es miembro del Comité Ejecutivo de la Federación Española de Automovilismo (FIA), así como miembro del Consejo de Dirección de la FIA Región 1 (Europa, África y Oriente Medio).



¿Cómo se fundó la entidad?

La inquietud ante las cifras de siniestralidad vial infantil y la responsabilidad del sector por mejorar la seguridad de los niños en las vías fueron las razones por las que nació AESVi. La unión de todo el sector dio lugar al único foro de expertos en seguridad vial infantil tanto nacionales como internaciones que hay en España. Proteger a los pequeños en sus desplazamientos es un objetivo que nos une y para ello trabajamos todos y cada uno de los aliados aportando nuestro esfuerzo, trabajo y compromiso.



V Asamblea General AESVi

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

La alianza reúne a todo el sector a través de entidades, empresas e instituciones, públicas y privadas, todas ellas vinculadas de alguna forma a la seguridad vial infantil y comprometidas con su mejora constante. Formamos parte de AESVi más de 40 entidades entre direcciones generales de tráfico, clubes automovilísticos, entidades sin ánimo de lucro, fabricantes e importadores de sistemas de retención infantil, universidades y centros de investigación, asociaciones del sector sanitario e instituciones públicas.

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

Hoy podemos decir que AESVi ha alcanzado el objetivo para el que nació: convertirse en el referente de la seguridad vial infantil en nuestro país. Prueba de ello son las consultas recibidas por parte de los usuarios; las solicitudes de información y entrevistas desde los medios de comunicación; la presentación de los trabajos de investigación en foros internacionales de primer nivel; o el apoyo explícito a nuestros trabajos por parte de los Ministerios de Industria y Consumo, entre otros.



Rueda de prensa – estudio segunda mano



Comisión de Instituciones Gobernanza Pública y Seguridad. Euskadi



Internacional Langwieder Conference
Protection of Children in Cars 2

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

Ante la creciente alarma en el sector por el aumento de la adquisición de Sistemas de Retención Infantil de segunda mano, fuera de ningún control, asesoramiento profesional, garantía y otros factores contrarios a la seguridad, AESVi se planteó la necesidad de realizar un trabajo de investigación científica con el objetivo de determinar el riesgo real que podría suponer la venta de estas sillas para el automóvil de segunda mano, clarificando en qué medida pudiera estar influyendo esta venta “descontrolada” en la seguridad de los menores.

Este trabajo de investigación, respaldado por el Ministerio de Industria, analizó 10 SRI de los grupos 0 y 1 homologados según la normativa ECE R44 cuyos resultados se concretaron en el informe denominado “efectos del uso y envejecimiento de los sistemas de retención infantil”, que arrojó datos tan alarmantes y contundentes como que 9 de las 10 sillas no cumplirían hoy con el Reglamento Europeo de Seguridad ECE R44 y serían incapaces de desempeñar su función dentro de los límites exigibles. Esto nos ha llevado a solicitar al Ministerio de Consumo la prohibición de la venta de estos dispositivos de segunda mano, reclamación que ha sido respondida de manera favorable, lo que supone un punto de inflexión en la mejora de la seguridad vial infantil en nuestro país.

¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

AESVi es el único foro de expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil que existe en España. Todos los aliados aportan su experiencia, conocimiento, iniciativas y compromiso para mejorar la seguridad vial infantil a través de estudios de investigación; formación específica para profesionales, tanto de la venta de dispositivos de seguridad para el automóvil, como del sector sanitario; resolución de dudas de las familias y usuarios; o reclamación y reivindicación de asuntos de máximo interés y relevancia para la seguridad vial de los menores como pueden ser la reducción del IVA en las sillas de auto o la prohibición de la venta de sillas de segunda mano, dado el elevado riesgo que esto conlleva, como ha demostrado el estudio realizado por la Comisión de Investigación de la Alianza.



Formación Sanitarios 2023



Webinar.
Cambio de normativa y consecuencias en el mercado.

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

AESVi como asociación supone una gran responsabilidad social, ya que trabajamos para que ningún menor fallezca o sufra lesiones graves a causa de un accidente de tráfico. Como bien reza nuestro lema, la seguridad de los niños **es nuestro compromiso. Somos la unión de todo** el sector que, de una u otra forma, trabaja conjuntamente y contribuye a mejorar la seguridad de los niños en España y se une para buscar fórmulas de trabajo que permitan reducir el riesgo de lesiones de los niños en sus desplazamientos en el vehículo.



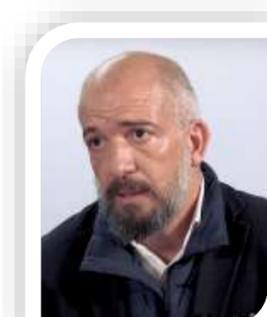
Decálogo de la Seguridad Vial Infantil



Protección. AESVI Blog

Muchas gracias Ignacio.

Ignacio Fernández
Licenciado en derecho y
económicas
Presidente de AESVi.





Letizia Di Bartolomeu
Pedagoga

Me llamo Letizia Di Bartolomeo. Soy pedagoga y doctora en Ciencias de la Formación. Me ocupo de la formación de personas formadoras en la movilidad segura desde el año 1990. Me encanta trabajar en ello, junto con mi socio de formAcció, pero, sobre todo, junto con las personas que son monitoras: de ellas aprendemos y crecemos en el tema.

❖ ¿Cómo fueron tus primeros contactos con la educación vial?

[Pedregosa](#) tenía ideas de hacer la formación de las personas que forman. Era el principio de esta ciencia. Entramos en contacto por PAT y yo empecé a diseñar el proyecto que ahora tiene 30 años: formar policías, profesores de autoescuela y formadores de conductores profesionales, así empezamos.

❖ ¿Cómo recuerdas a los monitores de aquellos años?

El primer curso de monitores lo hicimos en 1992, se hizo la convocatoria y aparecieron tres grupos de personas monitoras. Entusiasmadas con su trabajo de educación, pero sin herramientas pedagógicas para hacerlo, solamente la pasión. Ese entusiasmo ha sido el humus fértil de todo crecimiento.



❖ ¿Qué evolución ha experimentado la educación vial en este tiempo?

Nos hemos convertido en una comunidad de aprendizaje de mucho respeto. Las personas jóvenes son cada día más fuertes y responsable con la función educativa.



Tú siempre dices que la empatía y la abstención del juicio te ayudan cotidianamente a estar cerca del desarrollo de las personas con experiencias muy distintas a las tuyas y que durante esos caminos te abres a nuevos conocimientos y formas de ver la vida y el trabajo.

❖ ¿Cómo ha influido el trabajo de los monitores de educación vial, mayoritariamente policías, en tu vida?

Lo mucho que he aprendido yo de los policías: a donar sin pedir nada a cambio, a luchar por el bien común, a obedecer incluso cuando no estás del todo de acuerdo, a respetar los acuerdos previos mientras luchas para cambiarlos. ¡Mucho!



❖ ¿Qué es FormAcció?

FormAcció nace con los cursos para policías y se especializa en la formación a través de la acción. FormAcció es desde hace años parte de la comunidad de la educación para la movilidad segura.



❖ ¿Existe diferencia entre formación y educación?

El currículum de la educación tiene como destinatarios niños y niñas, chicos y chicas, es estable y formalizado políticamente. La formación es una actividad libre de aprendizaje puesto en marcha para personas adultas.

❖ ¿Qué quiere decir, "nos tomamos el juego muy seriamente"?

Vamos a decir que los juegos son más bien ejercicios analógicos, sirven para triangular y moverse del cambio real. Lo que distingue esta práctica de un juego es que no sirve de nada si no acaba con una reflexión profunda.



❖ Y ¿"nos apoyamos en la experiencia de los participantes"?

La persona formadora es una herramienta, es el grupo que nace, crece, se desarrolla, elige y muere.

❖ ¿Crees que se está trabajando en conciencia la educación vial en España?

No.

❖ ¿Cómo debería afrontarse la seguridad vial infantil?

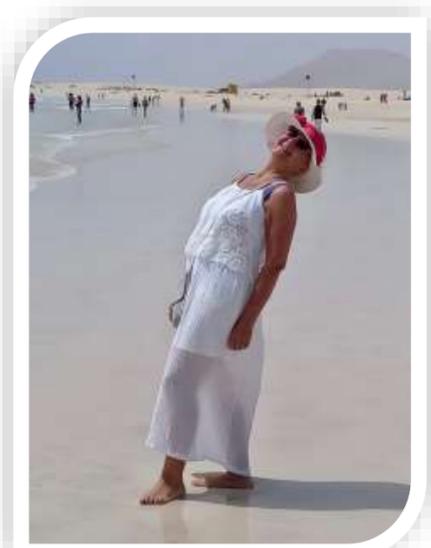
Los niños y las niñas no son, según mi parecer *target* de la educación para la movilidad segura de las personas monitoras, hasta que no tengamos cero muertos.

❖ Este curso es el primero que introduce la educación vial en los colegios ¿danos tu punto de vista?

Las escuelas sí que tienen la responsabilidad de tratar la prevención con los niños y las niñas, así como tratan todos los aspectos de la vida. La introducción de este tema en la educación física me gusta mucho. Debemos trabajar para que los profesores se responsabilicen de la edad infantil a pleno.

❖ Como gran persona e implicada en la movilidad segura ¿predicas con el ejemplo?

Me muevo con responsabilidad y autoprotección. Mis hijas nunca han tenido moto ni bicicleta, van en buses, metro, trenes, aviones y se sienten tranquilas.



DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Colegio. -Lugar de aprendizaje y también de asistencia a la familia.

Peatón. -Que va andando.

Radar. -Máquina para reducir la velocidad de los necios que no saben hacerlo solos, el masculino no es casual.

Aprender. -Cambiar.

Factor de riesgo. -Una actitud que me pone en peligro.

Metodología. -Manera de hacer las cosas.

Competencias. - Comportamiento óptimo en un lugar y un tiempo.

Siniestro de tráfico. -Prefiero hablar de víctimas.

Maestra. -Persona que cuida de los niños y las niñas y a lo mejor les enseña algo, si le dejan. También hay maestros, pocos, pero hay.

Tiempos de aprendizaje. -Tiempo del ROA.

Equipo. -Grupo de personas con una tarea común, que se responsabiliza de ello. Evaluación. -Acompañamiento a la mejora continua.

Alcohol. -Substancia presente en todas las mesas, de por sí nada malo, si no se mezcla a la conducción y no excede en el consumo.

Multa. -Sanción administrativa en base a un código.

Innovación. -Transformación de cosas.

David Kolb. -Grande, maestro de los estilos de aprendizaje.

Amistad. -Amor hacia personas que nos acompañan en la vida.

Silencio. -¡Qué bien!

Pasión. -Entusiasmo.

Sumar para restar. -Menos es más.

Italia. -Mi país!

Hijas. -Las más y algunas otras que quiero.



Gracias Letizia, es placer tenerte cerca y contar contigo. Un abrazo.

JUEGO Y CONDUCCIÓN



Google Play

JUEGO Y CONDUCCION.- Un aspecto en la conducción es el valor de juego que en muchas ocasiones y por parte de un elevado número de conductores se da, el término juego se refiere a diversos aspectos actitudinales y comportamentales.

Cuando nos referimos a la conducción y a la diversión que se consigue con ella. **Diversión** por el movimiento y las maniobras, por las sensaciones referidas al equilibrio y las oscilaciones corporales. En una conducción cada día más estable, gracias a las mejoras vehiculares y viales, resulta paradójico que en algunas ocasiones se eche de menos, cuando no directamente se fuercen maniobras, en las que aparece un desplazamiento corporal, que resulta agradable y divertido para el conductor.

Pero en los aspectos lúdicos de la conducción no acaban en la propia forma de manejar el vehículo, también la competición y la carrera.

Desde épocas remotas la carrera y la competición con vehículos es una actividad muy valorada y que desgraciadamente aparece de forma habitual en la forma de conducir de algunos conductores, que responden a las situaciones viales, como si estas fueran una competición, o bien que convierten en competiciones situaciones de conflicto, que nada tienen que ver con la pugna o la competición.



3DJuegos

Hay conductores que de forma habitual, incorporan a sus motivaciones de conducción un riesgo extraordinario, y que tiene que ver con un rasgo lúdico, por lo se saca placer de obtener ciertos beneficios, comprometiendo sus acciones viales, aunque ello signifique rebajar los márgenes de Seguridad propia y de otros usuarios. Pues aunque en la mayoría de los casos no hay intención de generar conflictos o accidentes las alteraciones en las maniobras disminuyen los márgenes de Seguridad apareciendo los accidentes no deseados.

La pregunta que siempre nos hacemos es que podemos hacer para reducir los siniestros viales, pues la seguridad vial se tiene que afrontar sobre el factor humano que es el más importante y seguido del factor vehículo y la vía. **Sin duda reduciendo los factores de riesgo**, el alcohol, las drogas, las distracciones, etc. Con la disminución de la percepción del riesgo puede ir Aparejada la falsa sensación de seguridad y evitar los siniestros se consigue con una buena percepción del riesgo y una conducción anticipativa.



Universidad Isabel I

OBSERVACION Y PARTICIPACION: compartir con otros usuarios (peatones, ciclistas, resto de conductores, etc.), las vías **públicas requiere el desarrollo de la capacidad para prever los movimientos y maniobras de los demás, evitando ser sorprendidos y reaccionando de forma adecuada y segura**, es lo que se denomina "conducción defensiva".

JUEGO Y CONDUCCIÓN

CONFIANZA: las vías públicas son un ejemplo de “**espacio compartido**”, por lo que las normas de tráfico son validas, en tanto que tenemos que cumplirlas y confiamos en que los demás conductores como peatones las respetemos.



123RF

PRUDENCIA: Es una de las cuatro virtudes Cardinales que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo para seguir o huir de ello.



Abogados Accidentes de Tráfico

RESPECTO: en la teoría somos socialmente educados, cedemos el paso en el ascensor, respetamos la fila en el cine , pedimos permiso para pasar y agradecemos los gestos de cortesía , pero tras un volante , el anonimato , la impunidad o el deseo de llegar cuanto antes , nos hace olvidar que circular no es competir .

COMPROMISO: En relación a la circulación todos podemos enseñar y aprender, Realmente la formula más eficaz de mejorar la seguridad vial, vendrá desde la implicación activa de todos y cada uno de los ciudadanos respeto a su círculo familiar, profesional, y de amistades. **Una actitud comprometida puede salvar vidas, el silencio nunca.**



Revista DGT

CONVIVENCIA: El significado de ciertas palabras sufre un cierto deterioro cuando se utilizan frecuentemente en referencia a nuestra actuación como usuarios de las vías públicas, es decir cuando somos peatones , conductores o pasajeros , en estos casos el concepto CONVIVENCIA tiene una acepción específica en su definición “ evitar mucho dolor ” y eso se logra aplicando otro tipo de normas no escritas : **colaboración , y comprensión con los más débiles .**



José López Muñoz
Presidente de ATESVIB
Presidente de FETevi

Cambio de Directiva en la Federación Estatal de Técnicos en Educación y Seguridad Vial (FETEVI)

Con fecha 27 de enero se celebró la asamblea extraordinaria de la Federación siendo elegida por unanimidad con voto afirmativo a la única candidatura presentada por don José López Muñoz, actual presidente de la asociación de técnicos en educación y seguridad vial de las islas Baleares (ATESVIB) junto con doña Margarita Martín González, perteneciente a la asociación de Madrid (APEVICAM) como vicepresidenta, doña Eva González Fernández, perteneciente a la asociación de Andalucía (ATESVAN), como tesorera y don Benito Bouzada Blanco, perteneciente a la asociación de Galicia (ATESUGAL) como secretario. Dicha directiva dispondrá de dos vocales más por cada asociación territorial, computándose a los elegidos. Felicitaciones desde AIPSEV. Enhorabuena



José López Muñoz



Margarita Martín González



Eva González Fernández



Benito Bouzada Blanco

AIPSEV elegida como «socio ejecutor» de VIA en España



El Programa Educativo Mundial de Seguridad Vial para una Nueva Generación VIA, fue creado por las Fundaciones Corporativas de Michelin y Total, con el respaldo de la Asociación Mundial para la Seguridad Vial (GRSP, por sus siglas en inglés), la organización de seguridad vial de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.



Tras haber sido seleccionada la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) como "socio ejecutor" para la implementación de VIA en España, esta semana **comenzaron las clases del programa** en el Colegio de Educación Primaria y Secundaria Alemán de Puente Genil (Córdoba), donde se impartirán para más de 100 alumnos de edades comprendidas entre los 10 y 17 años de los niveles 5º y 6º de educación primaria y 1º, 2º, 3º y 4º de Educación Secundaria.

AIPSEV presente en El Salvador en el VIII Encuentro Global de ONGs para la Seguridad Vial

Fátima Pereira Da Silva representó a AIPSEV en El Salvador

El encuentro global cuyo tema fue "Representar la seguridad vial: Movilidad para las personas y el planeta", del 6 al 10 de marzo, reunió en El Salvador a 214 participantes de 61 países.



La Reunión Global estuvo organizada por la Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial y auspiciada por el Ministerio de Transporte de El Salvador y la Organización Mundial de la Salud (OMS). La psicóloga de tránsito y delegada de la ONG en Portugal participó en diferentes talleres y reuniones, compartiendo el trabajo que desde su fundación tiene como misión AIPSEV.



Nuestra revista estuvo presente



AIPSEV REALIZARÁ COOPERACIÓN INTERNACIONAL AL DESARROLLO EN ECUADOR

AIPSEV formará a Educadores para la Movilidad Segura y Sostenible con el aval académico de la ESPOCH

Rafael Ruiz y Jorge Roel, se han trasladado recientemente a Ecuador invitados por la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo para participar en el Congreso Internacional de Investigación de la Red Ecuatoriana de Universidades y Escuelas Politécnicas para la Investigación y Posgrado.

Los representantes de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) fueron recibidos por D. Byron Vaca y Dña. Jenny Basantes, rector y vicerrectora de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo y su equipo de trabajo quienes otorgaron el aval académico para la próxima formación de Educadores para la Movilidad Segura y Sostenible en el ámbito de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los beneficiarios del proyecto serán los alumnos del octavo semestre de la Carrera de Gestión de Transporte de la ESPOCH. Rafael Ruiz y Ruffo Villa, coordinador académico de la Carrera de Gestión de Transporte, agradecieron el apoyo del rectorado de la ESPOCH a esta alianza con la que se pretende que el alumnado finalice sus estudios universitarios con el "plus" que le aportará la capacitación internacional de 200 horas, que se realizará entre marzo y mayo de 2023.

AIPSEV viene colaborando esta institución académica de Ecuador desde el año 2021, gracias a la coordinación de D. Gustavo Javier Aguilar, profesor de la Carrera de Gestión de Transporte de la ESPOCH.



AIPSEV presente en Barranquilla con José Usta

José Usta impartió en Barranquilla (Colombia), una acción formativa para un grupo de estudiantes del programa de seguridad y salud en el trabajo de la Institución Universitaria de Barranquilla. José Usta es miembro del equipo de trabajo de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) y colabora con la ONGD para el cumplimiento de sus fines con acciones formativas en su país.



PREMIOS ATESVAN FUNDACIÓN SMART BABY RESOLUCIÓN DE LOS PREMIOS ATESVAN – FUNDACIÓN SMART BABY 2023

El pasado día 17 de marzo en la ciudad de Rota se otorgaron los premios de ATESVAN y Fundación Smart Baby 2023.

Desde AIPSEV felicitamos y damos la enhorabuena a la organización y a todos los premiados y en especial a nuestro compañero Víctor J. Navarro por su reconocimiento.



AIPSEV se reúne en Quito con PAQUITO POLICÍA

La personalidad de Paquito es de un niño tierno, sincero, puro, pero a la vez maduro que a través de sus consejos brinda a los niños seguridad y confianza.

Recursos generales de Educación Vial para docentes



Guía de Educación Vial para Educación Infantil

Destinatarios principales del contenido: Niños/as de educación infantil.

Breve sinopsis del contenido: Esta guía es una herramienta informativa para los docentes en la que se desarrollan los objetivos, contenidos, metodología y recursos para trabajar la educación vial.



**SOMOS SOCIO HONORARIO
PROTECTOR DE AIPSEV**
rescuebabysl.com

FORMAS GEOMÉTRICAS

COMPLETA EL TRAZADO DE LA IMAGEN Y SU NOMBRE

TRAZA UNA LÍNEA DESDE CADA UNA DE ESTAS FORMAS GEOMÉTRICAS HASTA LAS QUE VEAS DENTRO DE LAS ILUSTRACIONES

C_C_E

AU_OBÚ

SE_A

S_MÁ_OR

Círculo

Rectángulo

Cuadrado

Triángulo

www.dgt.es

FÓRMATE CON AIPSEV

¡Formación sin límites!

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030



www.dgt.es



Hazte socio de AIPSEV

¡Salvamos vidas, evitamos sufrimientos y mejoramos el mundo!

I SECOISEVI SEMANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL

SECOISEVI reunió a profesionales de Europa y América en Elche

La Semana de Cooperación Internacional en Seguridad y Educación Vial celebrada en Elche contó con la participación de profesionales de España, Colombia, México y Polonia.

En este contexto la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) organizó la Semana de Cooperación Internacional en Seguridad y Educación Vial (SECOISEVI), como herramienta para el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas para impulsar la Seguridad y Educación Vial en un ámbito internacional, para prevenir siniestros viales, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.



La ONU reconoce que la mayoría de muertes y lesiones graves causadas por siniestros viales son previsibles y que en particular en países en desarrollo siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo, que tiene amplias consecuencias sociales y económicas.

Además, para las Naciones Unidas el sufrimiento humano y el costo de hasta el 5% del producto interior bruto anual que supone para algunos países las pérdidas relacionadas con los siniestros viales, hace que reducir las muertes y lesiones por esta causa sea una prioridad económica y social, y la inversión en seguridad vial una apuesta en salud pública y desarrollo social.



I SECOISEVI SEMANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL



SECOISEVI contó como anfitrión con la ciudad de Elche, donde se reunieron el primer día un centenar de profesionales para el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas en la prevención de siniestros viales en un ámbito internacional.

El evento contó con el patrocinio de **Fundación Michelin España Portugal**, la colaboración del **Ayuntamiento** y la **Policía Local de Elche** y la **Escuela Municipal de Educación Vial Pedro Tenza** y durante el mismo se celebró las siguientes actividades:

- ❖ [Seminario Internacional en Seguridad y Educación Vial.](#)



I SECOISEVI SEMANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL

❖ Talleres de Movilidad Segura y Sostenible.



❖ Musical de Educación Vial para escolares.



❖ Lanzamiento en España de VIA -el Programa Educativo Mundial de Seguridad Vial. 4.26'40''



Desde AIPSEV agradecemos la excelente labor de coordinación realizada por Julio Fernández Bernal, policía local de Elche y delegado de nuestra ONGD en la Comunidad Valenciana.





PROFESIONALES

para la **SEGURIDAD VIAL**
INTERNATIONAL ASSOCIATION



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial