



NIF: G06577068

ATESVEX

Asociación de Técnicos en Educación y Seguridad Vial de Extremadura

Registro de Asociaciones de Extremadura nº 5.179, Sección Primera, de 18 de febrero de 2.010

<http://atesvex.blogspot.com> Correo: atesvex@gmail.com

INTEGRADA EN FETEEVI (Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial) <http://fetevi.blogspot.com>

PROPUESTAS DE ATESVEX AL OBSERVATORIO REGIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Tras las distintas reuniones del Observatorio, nuestra asociación ha estado trabajando de manera intensiva para poder enviar un documento lo más completo posible con respecto a reflexiones, proyectos o iniciativas relacionadas con la Educación y la Seguridad Vial, en lo que supone un compromiso importante de cara al trabajo que se abordará dentro del citado Observatorio.

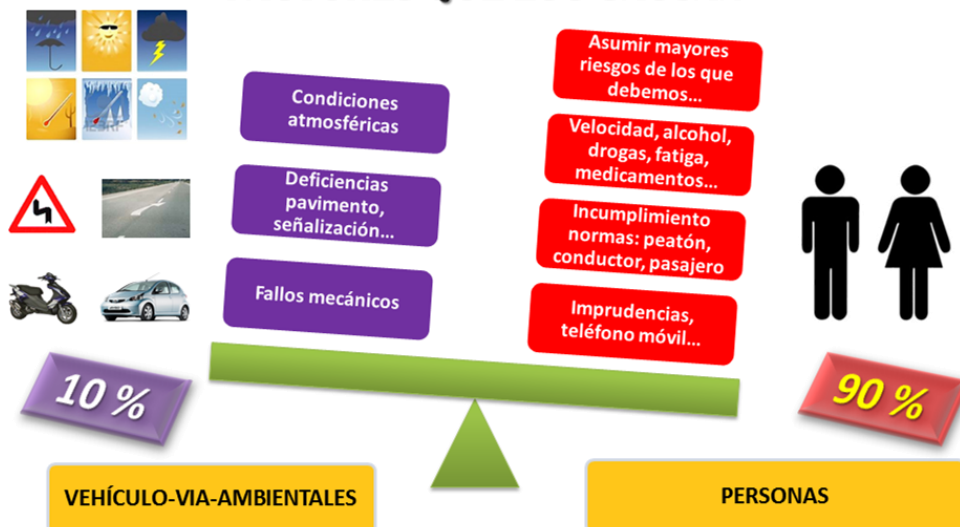
Como punto de partida de este documento, es imprescindible recordar dos cuestiones básicas que ya se contemplaban en el dossier que recibimos en la primera reunión del Observatorio, sobre líneas principales de trabajo para reducir las cifras de accidentalidad y siniestralidad vial:

- 1. MEJORAR LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS.**
- 2. FORMAR Y EDUCAR A LOS USUARIOS PARA PREVENIR ACCIDENTES.**

Los factores que intervienen en la producción de accidentes se analizan desde un prisma que concentra a personas, vehículos, y vías y factores climatológicos adversos; con un 90% en tendencia humana como causante de accidentes.

SINIESTROS VIALES – Seguridad Vial

FACTORES QUE LOS CAUSAN



Por ello, los principales esfuerzos para reducir la accidentalidad deben dirigirse a las personas, sin abandonar en ningún momento la responsabilidad en el mantenimiento de las vías en un estado óptimo para garantizar la seguridad.

Para visualizar con mayor claridad la relación existente entre los factores que intervienen en un accidente de tráfico, puede recurrirse a la Matriz de Haddon que concreta distintas fases del accidente, antes, durante, y después, y cómo puede actuarse en dichos factores para conservar la vida de las personas en caso de que ocurra.

La Matriz de Haddon		Factores		
		Fase	Ser humano	Vehículos y equipo
Antes del accidente	Prevención de accidentes	<ul style="list-style-type: none"> ■ Información ■ Actitudes ■ Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas ■ Aplicación de la eglamentación por la policía 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Buen estado técnico ■ Luces ■ Frenos ■ Maniobrabilidad ■ Control de la velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diseño y trazado de la vía pública ■ Límites de velocidad ■ Vías peatonales
Accidente	Prevención de lesiones durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> ■ Uso de dispositivos de sujeción ■ Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dispositivos de sujeción para los ocupantes ■ Otros dispositivos de seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Objetos protectores contra choques al lado de la acera
Después del accidente	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> ■ Primeros auxilios ■ Acceso a atención médica 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Facilidad de acceso ■ Riesgo de incendio 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Servicios de socorro ■ Congestión

En lo que respecta a las infraestructuras, la Seguridad Vial que aportan nace de la propia construcción, y del mantenimiento y revisión, diferenciando las intervenciones relacionadas con las nuevas o las que ya están en servicio. Las primeras necesitan una revisión impecable de proyectos para dotar a las vías de una seguridad idónea antes y durante su construcción y primera fase de explotación; y las segundas, una inspección periódica para mantener el nivel de seguridad, mejorar o modificar trazados, así como eliminar puntos concretos que concentran accidentes. Todo ello atendiendo a la extrapolación del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias de la Red de Carreteras del Estado. Aunque no afecta a las vías de titularidad autonómica (Red del Estado y las que se corresponden con la Red Transeuropea), constituye una referencia fundamental para definir un modelo de actuación coherente, eficaz, y conforme a las directrices europeas.

Las Inspecciones Viales como autocrítica deben fomentar un espíritu de participación activa, abriendo incluso la vía ciudadana de propuestas canalizadas en un correo electrónico o página web, para envíos de fotografías o videos de puntos que ofrezcan una seguridad relativa. La amplitud de estudio de una vía no pasa solamente por sus calzadas y arcenes, sino también por el espacio externo a la plataforma vial, en el que postes de hormigón, salvacunetas, u otros elementos, pueden ser fatales en caso de producción de un accidente.

En ese sentido, las Inspecciones Viales exigen una introspección exhaustiva en el desarrollo de una actitud vial coherente y en consonancia con las responsabilidades públicas. Esta demanda es remarcada por los profesionales relacionados con la Educación y la Seguridad Vial, para garantizar una intervención directa sobre los problemas viales, porque en ellos radican en muchos casos los accidentes de tráfico y sus consecuencias negativas. Siempre es más favorable prevenir que lamentar. A estos efectos, en las Jornadas Técnicas de Educación y Seguridad Vial organizadas por ATESVEX y la ASPEX, en noviembre de 2012, se puso de manifiesto en uno de los Grupos de Trabajo la necesidad de que haya una preocupación real por las deficiencias en las vías y una intervención eficaz en su resolución sin demora temporal, precisamente para evitar la continuidad latente de los riesgos viales y probabilidades de que sean origen de accidentes de tráfico. Finalmente, todo redundará en una preocupación por la calidad de la movilidad y en una pacificación vial absolutamente necesaria.

En la misma línea de trabajo, ATESVEX propone la creación de un MANUAL DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DE LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS, cuyo objetivo es definir un protocolo de actuación para la realización de las Inspecciones Viales bajo un estricto criterio de actuación técnica que garantice una revisión continua de las carreteras para evaluar la Seguridad Vial desde un análisis exhaustivo, para poner en marcha acciones correctivas o acciones preventivas. A estos efectos, el manual podría seguir este guion:

1. JUSTIFICACIÓN

2. INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL

- a. Tramificación
- b. Velocidades

3. LISTAS DE COMPROBACIÓN

- a. Trazado
- b. Señalización y balizamiento
- c. Sistemas de contención y obstáculos en los márgenes

- d. Intersecciones, enlaces y glorietas
- e. Travesías
- f. Túneles
- g. Accesos
- h. Otras circunstancias

4. METODOLOGÍA DE TRABAJO

- a. Trabajos previos
- b. Trabajo de campo
- c. Trabajo de gabinete
- d. Tratamiento de la información
- e. Codificación TAPM – TCA
- f. Resultados

5. INFORMES DE INSPECCIÓN

El mantenimiento de las vías en condiciones adecuadas de uso determina un elemento concreto de sensibilidad con los ciudadanos que las usan. Pero también hay que tener en cuenta que las deficiencias existentes se deben corregir para preservar la seguridad de las personas. Las Inspecciones Viales deben convertirse en una prioridad, con una periodicidad máxima de un año, para que la salud vial de Extremadura no constituya una fuente de accidentalidad y fatalidad. Esa preocupación debe nacer en primera instancia de los responsables de las vías, hecho que demostraría públicamente el interés en velar por la Seguridad Vial de los usuarios.

La percepción de la seguridad vial en lo que respecta a infraestructuras no debe pivotar solamente en la modificación de trazados o inserción de elementos de seguridad pasiva, sino que debe añadir de manera importante los comportamientos de los usuarios de las vías. Así, adquiere especial importancia de cara a la seguridad vial la educación vial, porque predispone la acción humana hacia un uso prudente de las vías, independientemente de las necesidades de revisión sobre la base de infraestructuras.

La seguridad vial que aportan las infraestructuras debe combinarse con la educación vial para que haya una compensación entre los criterios de construcción optimizados y el uso de las vías por los usuarios desde la corrección normativa, interiorizada por programas específicos para distintos colectivos. Esta Seguridad Vial que depende de la conducta de las personas, usuarios, condiciona ostensiblemente el nivel de accidentalidad, de tal manera que cuanto mayores son los conocimientos

viales y los comportamientos se corresponden con un cumplimiento normativo más riguroso, menores probabilidades hay de sufrir o provocar un accidente de tráfico. En este sentido, ejerce una fuerte influencia la Educación Vial recibida, por lo que existe una relación directa entre esta y los accidentes de tráfico.

En la disección de la Seguridad Vial en términos de intervenciones sobre la infraestructura vial (tanto urbana como interurbana), dirigida a los usuarios, y su diversidad de espacios, hay cuestiones que deben recibir un tratamiento prioritario porque su finalidad es la protección de la vida de las personas y minimizar costes socioeconómicos derivados de accidentes o siniestros viales:

- La Seguridad Vial Primaria, activa, interviene en el ámbito preventivo concretando unas acciones tendentes a evitar accidentes de tráfico.
- La Seguridad Vial Secundaria, pasiva, tiene como objetivo minimizar consecuencias en caso de que se produzca un accidente de tráfico.
- La Seguridad Vial Terciaria, paliativa, se dirige a facilitar la labor de los servicios de emergencias.
- La Seguridad Vial Cuaternaria está enfocada a la atención a las víctimas y familiares, y facilitar la reinserción.

Por tanto, existe una relación indisoluble entre las vías y sus titulares, y los usuarios, cuyo objetivo es alcanzar una simbiosis vial inmejorable. La idoneidad de las intervenciones viales debe estimular una interacción entre ellos, sensible y respetuosa con el medio y el resto de personas, con el trasfondo del cumplimiento normativo como esencia de la convivencia vial. El hecho de que de esa combinación dependan vidas y bienes, desencadena una profunda reflexión acerca de la necesidad de involucrar a la población en programas de formación y reciclaje vial, mediante Educación Vial extendida y expansiva, dentro de una concienciación colectiva con repercusión hacia sus individuos.

Los planes de formación en educación vial, deben nacer de una concordancia de fines, es decir, que para lograr una seguridad vial adecuada, emanante de la acción de conducir, y no de la seguridad que aportan las infraestructuras, se necesita una interconexión administrativa para que se propongan acciones a quienes tienen las competencias en tráfico y seguridad vial, para que desde la región puedan potenciarse a través de las consejerías de educación, u otras, iniciativas de formación.

Aunque la dirección prioritaria del observatorio son las vías de titularidad regional, la movilidad asociada a estas se comunica con otras de titularidad estatal, o local, por lo que no son ajenas al uso masificado por todo tipo de personas, todas ellas susceptibles de recibir educación específica para un uso adecuado que evite accidentes, y víctimas.

El observatorio no puede limitarse a la vigilancia de la seguridad vial desde el punto de vista de inversión en modificación de trazados, supresión de puntos negros o TCA, etc., porque sería un hecho monográfico sobre seguridad vial asociada a las infraestructuras. Se pueden tener las mejores infraestructuras pero si los usuarios no respetan las normas adecuadamente, se dispararían los parámetros accidentales y de víctimas. Por ello, hay que mostrar una línea ambiciosa, y trabajar la seguridad vial desde la educación de las personas para forjar unos valores sólidos de compromiso social para aprender a utilizar las vías sin necesidad de poner en riesgo la propia vida o la de los demás.

Vías seguras, pero también personas seguras. Y para ello se necesita incidir en la formación, porque de cara a los objetivos y prioridades de las estrategias definidas, hay que trabajar aspectos conductuales y comportamientos viales, para que en su armonía con vías seguras, se obtengan resultados positivos.

La sociedad en su conjunto demanda una serie de intervenciones periódicas sobre las vías, porque no solo observa sino que además sufre los peligros o riesgos que genera. Aunque el cumplimiento normativo es una asignatura pendiente, hay buena parte de nuestros ciudadanos que se rigen por un principio respetuoso, e ignorar sus inquietudes, reclamaciones o quejas, supondría penalizar a quienes mejores aportaciones y contribuciones hacen a la Seguridad Vial, y a una Educación Vial cívica y social que no se valora (observación de otros individuos en conductas correctas).

Puede aseverarse que la Educación Vial es necesaria para evitar accidentes y siniestros desde la contribución de las personas.

Dentro del transporte de mercancías y viajeros, y otras variantes en la conducción profesional, no existe un fichero público o registro de infractores. Cualquier empresa que necesite contratar a un trabajador, no tiene medios de consulta para conocer la situación real del mismo. Se da la especial circunstancia de que la retirada de un permiso no supone la entrega física. De este modo, cualquier persona en estas circunstancias, incluida una entrevista de trabajo, puede exhibirlo demostrando su

posesión, pero sin embargo el conductor no puede realizar la conducción. Esta omisión hacia las empresas da lugar a contratación de personas que tienen retirado el permiso, y utilizan vehículos de la propia empresa, incurriendo ésta, de manera inconsciente porque no es conocedora, en una colaboración directa para la comisión de un delito contra la seguridad vial, y la responsabilidad amplia en la que incurre. Podría gestionarse un fichero, o como mínimo, unos medios de consulta para la contratación, no solo de conductores profesionales, sino general, dentro del espacio convergente en el tratamiento de datos personales para la contratación, y no para otros fines.

El tratamiento concreto de medidas correctoras sobre hechos delictivos relacionados con la seguridad vial, debe realizarse en el mismo entorno que las origina. Por ello, debe buscarse una vía en la que la cualificación de los formadores garantice un éxito adecuado, y no dejar que se adopte la postura de exigencia mínima como es el caso de la formación masificada de voluntarios que no tienen conocimientos específicos en materias técnicas.

A modo de recordatorio, se mantiene activo e inalterable el espíritu de trabajo en dos líneas fundamentales: mejora de las infraestructuras, de las ya existentes mediante inspecciones, y del estudio exhaustivo en las de nueva construcción por auditorías, así como en la adopción de medidas y criterios de modificación sobre construcción; y la educación vial como paso previo a la seguridad vial desde la acción humana, ámbito preventivo, y no desde la infraestructura.

La accidentalidad en ciudades y pueblos extremeños dentro de las vías urbanas pasa curiosamente inadvertida en lo que a composición de imagen de accidentes y siniestros viales, asumida por la población, se refiere. Solo queda una impresión clara de accidentalidad con respecto a las vías interurbanas o carreteras. La apreciación social del accidente de tráfico se identifica comúnmente con ellas y dentro de los municipios queda en un plano secundario. Posiblemente tenga mayor repercusión social porque genera mayor número de víctimas mortales, lo cual no es argumento suficiente como para olvidarse de las consecuencias de los accidentes de tráfico en nuestras calles. No se puede omitir este hecho, y por lo tanto hemos de ser conscientes de que la Educación Vial que se imparte a los distintos sectores poblacionales no puede excluir la formación en el ámbito urbano porque su movilidad se desenvuelve ampliamente por él.

El espacio urbano de convivencia genera un volumen importante de desplazamientos cotidianos, peatonales o en vehículos. Por ello, adquiere una especial relevancia de cara a la Educación y la Seguridad Vial, porque afecta directamente a nuestros ciudadanos, y cuanto más seguridad se les pueda proporcionar o su actitud sea más comprometida con ella, más garantías de convivencia vial pacífica obtendremos en la movilidad urbana e interurbana. Y este razonamiento no es más que la génesis de las acciones que finalizan en la protección de la vida y bienes de las personas, poniendo medios para evitar accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Habitualmente las acciones políticas se dirigen al mantenimiento de las vías y modificaciones puntuales, hechos que deben ser correspondidos socialmente con unos comportamientos viales correctos. Podemos catalogar una vía como bien diseñada y segura, pero comprobar a su vez que por incorrecciones viales de peatones y conductores, el uso es inadecuado y generador de riesgos innecesarios que podrían evitarse.

Los costes socioeconómicos de los accidentes de tráfico se concretan en atropellos, daños materiales a vehículos, daños al patrimonio municipal, heridos o fallecidos, bajas laborales, incapacidades, gastos para las Administraciones, responsabilidad civil y/o penal, alcoholemias o drogas y en general Delitos contra la Seguridad Vial, etc. Repercute ampliamente en lo concerniente a la economía social, con efectos que alcanzan a municipios, autonomías, y estado. El conjunto de errores viales finaliza en daños socioeconómicos, procedentes de peatones y conductores, cuyas lesiones reproducen continuos intervalos de interrupciones laborales.

Es necesario definir un contexto importantísimo de movilidad laboral, que ha de ser sostenible, y segura. Por ello, toma especial relevancia la PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN SEGURIDAD VIAL, con medidas específicas hacia las empresas, que además tendrían el incentivo económico en bonificaciones de seguridad social por implementar sus Planes de Seguridad Vial en la empresa. Es, por supuesto, un espacio formativo hacia empresas y empleados, desde las administraciones públicas, hasta las empresas privadas.

La movilidad asociada al ámbito laboral afecta a un sector productivo cuya accidentalidad y consecuencias no solo se corresponden con el factor humano sino además el socioeconómico, con una repercusión directa hacia familias, ciudadanos en todo caso. Esta cuestión debe analizarse comprometidamente porque afecta a numerosas vicisitudes diarias. Las consecuencias de los accidentes se reflejan en las personas, y

cada pérdida, incapacidad, daños materiales, o cualquier otra incidencia, tiene un coste social cuyo flujo inverso se traduce en alteraciones importantes en la economía social.

Con respecto a la concienciación necesaria para evitar accidentes de tráfico, ha de tener una doble procedencia, titulares de vías y usuarios, y un objetivo común, mostrando una declaración de intenciones ambiciosa compartiendo tareas para que el balance anual de siniestros y víctimas tenga una tendencia a la baja y un enfoque social integrador de agentes. No solo hay que gestionar el espacio, sino que además hay que educar a los usuarios para el desarrollo de una movilidad asociada correcta y segura.

La definición y promoción de una Cultura Vial que se asemeje con estos criterios, demostraría orden en la convivencia, como ejemplo de sociedad civilizada y moderna. Consolidar una movilidad sensible y comprometida, supondría su identificación con el cumplimiento normativo porque es el que, en definitiva, desde la formación y la prevención, evita el mayor número de accidentes. Así, los ciudadanos, en la devolución solidaria de esfuerzos, deberían invertir en sumar voluntades por mejorar su complementación con las intervenciones públicas para evitar víctimas en los accidentes de tráfico, porque todos somos susceptibles de serlo.

Utilizando siempre como referencia las estrategias Europea y Española para el intervalo 2011-2020, hay que hacer una valoración importante de su contenido puesto que comprende una parte trascendental con respecto a la formación y educación vial, a la vez que presta una especial atención a colectivos vulnerables. Con el objetivo de minimizar accidentalidad y siniestralidad, así como evitar lesiones de todo tipo, estos documentos constituyen una base fundamental para acometer proyectos e iniciativas que respondan a las exigencias sociales, con el trasfondo de una participación multisectorial en una sinergia dirigida a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.

La intervención sobre las distintas incidencias para evitar riesgos debe convertirse en una prioridad que evalúe la repercusión social, en lo que respecta a protección de los usuarios, definición de medidas y estrategias, y una contribución directa al cumplimiento normativo general.

Las prioridades reflejadas en las Estrategias de Seguridad Vial se corresponden con las siguientes:

1. Proteger a los usuarios más vulnerables, incluyendo niños, jóvenes, personas mayores, peatones y ciclistas.

2. Potenciar una movilidad segura en la zona urbana.
3. Mejorar la seguridad de los motoristas.
4. Mejorar la seguridad en carreteras convencionales.
5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, tanto en la empresa y empleados como en el transporte profesional.
6. Mejorar los comportamientos en relación al alcohol y velocidad en la conducción, como factores de riesgo que acentúan las posibilidades de sufrir accidentes.

Como vemos, afectan tanto a las infraestructuras, como a las personas.

La diferenciación de los municipios, entre núcleos rurales menos evolucionados a nivel urbano, y los más desarrollados, tiene unas connotaciones peculiares a la hora de definir estrategias de intervención, en el ámbito preventivo, y en la corrección de problemas objetivos. Todas las exigencias son necesarias para que el entorno vial esté ajustado a cumplimiento normativo, y que las medidas municipales adoptadas sirvan como primera contribución a mejorar las estadísticas accidentales en vía urbana. Su cuantificación pasa bastante desapercibida, aunque esto no significa que no haya que hacer especial hincapié en su realidad diaria en nuestros pueblos y ciudades. Crear una red de seguimiento de esta accidentalidad puede ser importante para conocer las causas fundamentales de su producción y orientar la búsqueda de soluciones eficaces.

Al amparo de la creación del Observatorio Regional de Seguridad Vial impulsado por la Consejería de Fomento del Gobierno de Extremadura, crear un frente común en defensa de la Educación y la Seguridad Vial supone un paso importante en la unidad de acción.

Hay municipios, pocos, que cuentan con responsables de áreas de Tráfico y Seguridad Vial, bien a través de Concejalías, participación de Técnicos o Policías Locales, que establecen un marco favorecedor para las intervenciones públicas en Seguridad Vial y predisposición a la impartición de Educación Vial. En contraposición, otros no los tienen, por lo que hay unas carencias y vacíos detectados. El reconocimiento general de los daños sociales ocasionados por los accidentes de tráfico tiene que ser un objetivo a tener en cuenta, como antesala a la concienciación necesaria para reducirlos, o evitarlos.

La concentración de las preocupaciones más importantes en Educación y Seguridad Vial se dirige a varios puntos y objetivos de interés, enfocados a la concienciación global para generar desde ellos una demanda homogénea de Educación Vial efectiva impartida por personal cualificado, y una Seguridad Vial optimizada, promovida y desarrollada por personal capacitado:

- Concretar y determinar el modelo de Seguridad Vial, Movilidad, y Educación Vial, así como conocer los recursos propios tras una evaluación inicial.
- Elaborar planes de Desarrollo Vial, ajustándose a unos criterios técnicos de máxima exigencia y calidad; y cumplimiento en zonas específicas.
- Garantizar la Seguridad Vial en las vías urbanas e interurbanas desde la acción técnica dependiente de sus titulares.
- Fomentar un uso prudente y razonable de las vías.
- Reconocer el valor de la Educación Vial como primera intervención en la prevención de accidentes y asimilar un rol de promotores públicos hacia los ciudadanos, con programas en el ámbito escolar, familiar, asociativo, personas con discapacidad, etc.
- Proyectar una movilidad sostenible.
- Potenciar la formación de los ciudadanos para una mayor corrección vial.
- Hacer una evaluación del impacto social y grado de aplicabilidad de programas y proyectos.
- Estimular la implementación de Planes de Seguridad Vial en el tejido empresarial debido a la ingente cantidad de desplazamientos "in itinere" y en misión en el ámbito laboral (protección de la productividad y reinversión de activos).
- Demostrar una sensibilidad sincera con el conjunto de víctimas y familiares de siniestros viales.
- Consolidar compromisos acordes a las estrategias europeas y españolas de Seguridad Vial.
- Establecer un conjunto de relaciones interadministrativas para facilitar intervenciones y datos estadísticos cuya finalidad sea mejorar espacios viales y protección de la seguridad de sus usuarios.
- Potenciar una especialización de los responsables de áreas de Tráfico y Seguridad Vial.
- Proporcionar a la sociedad instrumentos de participación ciudadana que permitan crear una estructura mixta de inversión

recíproca en actuaciones tendentes a minimizar la accidentalidad vial y sus consecuencias. Son actores recomendables: Policías Locales, Autoescuelas, Profesorado de los distintos ciclos educativos, AMPAS, otras asociaciones, Bomberos, Centros Médicos, Alcaldes y Concejales, Técnicos en Tráfico y Seguridad Vial, etc.

- Mantener constante el espíritu técnico y profesional de los responsables de áreas relacionadas con Tráfico y Seguridad Vial.
- Reconocer la funcionalidad y el valor pedagógico de la inclusión de técnicos y profesionales en los Programas de Educación Vial.
- Mantener un hilo conductor entre las demandas sociales ajustadas a criterio técnico, recomendaciones profesionales (Policías Locales), responsables técnicos, y las decisiones políticas, para unificar criterios y definir actuaciones generales o específicas, en Educación y en Seguridad Vial.
- Vigilar la repercusión psicosocial de la siniestralidad vial.
- Emplear el criterio de contramedidas ante la ineficacia de medidas adoptadas, y prestar una mayor atención a los criterios técnicos.
- Elaborar un mapa de riesgos viales en Extremadura, puntos de concentración y peligrosidad, necesidad de pacificación o regulación alternativa, etc.

Profundizando en la evaluación del modelo actual de Educación Vial, la mayoría de programas se realiza con la participación de Policías Locales Monitores de Educación Vial. Siendo conscientes de que además de ellos hay otros sectores cualificados (Autoescuelas, Técnicos, Educadores, Profesorado, etc.), debe potenciarse la unificación de recursos humanos que trabajan por un mismo fin. Necesitamos una diversificación de agentes educadores sin que haya monopolios de exclusividad. Abundando en la utilidad de las Policías Locales, es preciso hacer un inciso para introducir una observación importante con respecto a todos aquellos municipios que no disponen de Policía Local o que teniéndola no hay Monitores; o bien que las circunstancias particulares hacen inviable el desarrollo de programas. Esos huecos geográficos no están atendidos con la intensidad mínima deseable y por tanto se produce un escalón diferencial que presenta municipios en los que se invierte mucho en Educación Vial, y otros en los que no se invierte absolutamente nada.

Hay pocos programas de Educación Vial permanentes, y los que se acometen puntualmente en muchas zonas tienen una corta duración. Queremos potenciar todas estas intervenciones, pero con mayor alcance temporal, y sobre todo, estabilidad en los años sucesivos.

Ante esta diapositiva, la propuesta que ATESVEX hace pública siempre, es poder destinar recursos al mayor número posible de esos municipios en los que la duración es mínima; o no se imparte Educación Vial para intentar corregir el desfase que se presenta. Por ello, ATESVEX propone sus propios recursos para participar en una programación zonificada, en la que también podrían colaborar otros agentes para potenciar que gran parte de los recursos humanos disponibles puedan impartir Educación Vial, hecho que actualmente no se produce.

Lograr una implantación de la Educación Vial permanente en los municipios es un propósito importante y un objetivo prioritario. Adicionalmente, ATESVEX propone realizar "Experiencias Piloto" mediante programas en aquellos puntos que se concreten en un mapa de actuación zonificada, atendiendo siempre al menor impacto económico y la mayor eficacia posible, con la participación conjunta de todos los promotores relacionados. La programación debe hacerse con una adaptación orientada al contexto y respaldo a las iniciativas locales para emprender nuevos retos. Por supuesto, el apoyo institucional de los Ayuntamientos es clave para su éxito y por ello sería conveniente interpelar al Gobierno de Extremadura un refuerzo asistencial desde la Consejería de Educación, sobre todo para la Educación Vial en el ámbito escolar, para hacer una demanda global que exija una puesta en marcha de mecanismos de respuesta involucrando a todos los agentes cualificados. Paralelamente, podría aplicarse a las AMPAS vinculadas a esos Centros Escolares, para potenciar una Educación Vial desde el ámbito familiar. Esta colaboración interadministrativa es fundamental.

Lógicamente, donde ya se esté impartiendo Educación Vial, debe reforzarse para que los programas sean continuos y no desaparezcan.

El valor de acciones de una única actividad de Educación Vial o concienciación es cuestionable porque no ejerce un refuerzo pedagógico constante, y la impresión puede quedar en un simple reflejo que se pierde sin interiorizarse, con un escaso bagaje formativo. En consecuencia, el planteamiento de ATESVEX en los programas de Educación Vial es la definición de un modelo de continuación a lo largo de varias sesiones teóricas, y prácticas, prorrogable en años sucesivos. La experiencia nos demuestra que a medio y largo plazo, es el que mejores resultados obtiene. Una Educación Vial paulatina y progresiva, ampliada periódicamente en contenidos, constituye los cimientos básicos para construir y edificar una sociedad vialmente respetuosa y correcta, formada, y desarrollada cívicamente.

Una sola actividad impactante pierde su efecto educador porque no tiene refuerzo, y por lo tanto sirve para el momento, y se pierde posteriormente. Sin embargo, un programa consistente, que se trabaja durante un tiempo, sirve para fijar conceptos e interiorizarlos, como primer paso a unas actitudes viales responsables y unas conductas adecuadas en el entorno vial, como usuarios de las vías en todas sus variables.

Es importante la valoración de un principio multiplicador de efectos con Educación Vial a lo largo de la vida, en el núcleo familiar como primer formador en etapas previas a la incorporación escolar de los niños, así como en Centros Escolares, y otros sectores de población.

Siendo las vías urbanas e interurbanas espacios de convivencia de colectivos vulnerables, como peatones, niños, personas mayores, y ciclistas; hay que captar los medios y recursos disponibles para preservar su seguridad en el desarrollo de su actividad diaria en las mejores circunstancias socioviales de coexistencia.

ATESVEX está disponible para trabajar en Educación y en Seguridad Vial, con las siguientes referencias:

- a) Concienciación del valor y utilidad de la Educación Vial, como prioridad social que protege a los ciudadanos de siniestros viales, tanto en ámbito urbano como interurbano.
- b) Formación básica y avanzada para los responsables municipales de áreas de Tráfico y Seguridad Vial.
- c) Retroalimentación permanente para responsables o personal al servicio de las áreas de Tráfico y Seguridad Vial.
- d) Propuesta de creación de Consejos Sectoriales de Educación y Seguridad Vial, con un modelo tipo que sirva para ampliar y desarrollar con las particularidades de cada municipio, dando cabida a los responsables de áreas municipales, asociaciones implicadas (AMPAS), servicios de emergencia existentes, etc. Con ello podría analizarse en profundidad la realidad vial municipal, y poder adoptar medidas emanadas de la participación social en la vida pública de los municipios. Sería un reclamo para involucrar a las familias, no solo para tramitar sus demandas sino además para proponer soluciones y trabajar dentro de una sinergia responsable en beneficio de la Educación y la Seguridad Vial local.
- e) Programación de Educación Vial adaptada a las particularidades de cada municipio, a través de los Centros Escolares, o desde la

iniciativa propia del ayuntamiento, para los distintos colectivos, como niños en edades desde infantil hasta secundaria y bachillerato; personas mayores; AMPAS; centros de Profesores y Recursos; centros de trabajo de las administraciones, y servicios dependientes; colectivos de personas con discapacidad; asociaciones; etc.

- f) Programas de Formación en Prevención de Riesgos Laborales en Seguridad Vial para personal al servicio de la administración y fomento de los Planes de Seguridad Vial en las empresas públicas y privadas.
- g) Cooperación interadministrativa, entre Ministerio del Interior a través de la Delegación del Gobierno, y el Observatorio Regional para la Seguridad Vial, creando un sistema de consultas para las empresas que quieran contratar a personas cuya actividad implique la conducción de vehículos, con respecto a la vigencia de su permiso de conducir. De este modo, no existiría la posibilidad de contratar a alguien que tiene retirado el permiso.
- h) Formación para los acompañantes en el Transporte Escolar, así como proponer una vigilancia especial en el riguroso cumplimiento de las normas que le afectan a las empresas de Transporte Escolar, en vehículos, conductores, y otro tipo de circunstancias.
- i) Talleres de Seguridad Vial TASEVAL para penados por delitos contra la Seguridad Vial, y cuyas condenas en Trabajos en Beneficio de la Comunidad son compensadas con una formación específica de concienciación para la reeducación y reinserción, dentro de las Medidas Alternativas contempladas por Instituciones Penitenciarias, trabajando la prevención como primera acción humana para evitar accidentes de tráfico y sus consecuencias. Se desarrollaría en los municipios que Instituciones Penitenciarias determinase de conformidad con el Convenio que tiene firmado con ATESVEX, solicitándose colaboración municipal cuando fuera necesario.
- j) Talleres de Seguridad Vial correspondientes a Medidas Judiciales en Medio Abierto, para menores que hayan cometido algún delito o falta relacionado con la Seguridad Vial, y que hayan sido condenados a la realización de Trabajos en Beneficio de la Comunidad, evitando su internamiento en centros cerrados o de privación de libertad. La correspondencia de las medidas con el ámbito que las desencadena, es una contribución social importante y podría descentralizarse a los Ayuntamientos.

- k) Impulsar la planificación de la Seguridad Vial, a través de Planes Estratégicos que contengan valoración estadística, propuestas de intervención, indicadores de seguimiento y evaluación, con especial atención a las personas más desprotegidas y colectivos más vulnerables.
- l) Medidas específicas para mejorar el tráfico en Zonas de Especial Protección Vial, como accesos a los Centros Escolares. Habría que definir un modelo previo y compromisos municipales, tras un estudio de la Seguridad Vial en los entornos escolares, revisando circunstancias socioviales para lograr una pacificación del tráfico que minimice los riesgos derivados del tráfico, ya que los usuarios destinatarios pertenecen a colectivos vulnerables, no solo niños, sino también sus familiares. Del mismo modo, se acompañará de campañas concretas de concienciación de peatones y conductores, acompañantes de los niños, para el uso prudente y razonable de las vías, en términos de seguridad vigilada y optimizada. También sería procedente una revisión del entorno vial, accesos, espacios, estacionamientos, uso de los Sistemas de Retención Infantil, asistencia Policial, etc.
- m) Unificación de criterios de señalización en todos los municipios para evitar colocación de objetos peligrosos para el tráfico y los posibles resultados de lesiones por accidentes para las personas más desprotegidas, peatones y ciclistas, así como motoristas (pivotes ornamentales, mobiliario urbano que invade la calzada, pasos para peatones ocultos o sin visibilidad, etc.).
- n) Potenciación de las Inspecciones Viales de la Red Autonómica, con periodicidad anual máxima, extensible a las Diputaciones y Ayuntamientos. La señalización es importantísima porque transmite información a los usuarios y debe cumplir unos requisitos de mantenimiento optimizado, al igual que el firme y los trazados. Pero evidentemente, no todo es mantenimiento sino también corrección y por lo tanto los riesgos generados por las propias vías deben someterse a una evaluación continua que los identifique aportando una seguridad máxima para los ciudadanos.
- o) Organización de charlas, ponencias, u otras actividades relacionadas, para jornadas o seminarios.
- p) Orientar y asesorar en la redacción de Planes de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, relacionados con Planes Tipo.

- q) Posibilidad de organizar jornadas lúdicas y actividades relacionadas con la Educación y la Seguridad Vial, con la colaboración de otros agentes, a través de Parques Infantiles de Tráfico, Jornadas de Convivencia, Concursos, Juegos, etc.
- r) Asesoramiento técnico y normativo en la elaboración de campañas regionales, provinciales o municipales; adopción de medidas, obras de acondicionamiento vial y señalización, regulaciones de tráfico, etc.
- s) Coordinación de recursos humanos existentes a nivel regional, y colaboración directa con ellos.
- t) Revisión de los protocolos para servicios de emergencia operativos en la región; Inspecciones Viales de accesos a instalaciones y centros médicos; y medición de la eficacia en las intervenciones.
- u) Siendo muchos los municipios en los que no se imparte ningún tipo de Educación Vial, fomentar la programación como prioridad, a la vez que podría complementarse con el diseño de campañas de señalización mínima al amparo de los criterios comunes que puedan determinarse.
- v) Desarrollo de Experiencias Piloto, mediante zonificación de programas de Educación Vial en zonas prioritarias incluidas en un mapa de identificación de objetivos concretos, centralizando recursos para hacer más viables los programas, y por lo tanto, un mejor aprovechamiento de dichos recursos.
- w) Implementar programas de Desarrollo Vial, creando la figura del Agente de Desarrollo Vial, con unas funciones concretas de inspección, coordinación, programación, etc. Tendría autonomía para trabajar en la resolución de problemas viales, y desarrollar proyectos y actuaciones relacionadas con la Educación Vial.

Para todo lo contenido en este documento, o lo que sea necesario, estamos a disposición para reuniones técnicas más amplias.

En este documento, y su visualización en formato pdf, se adjuntan a continuación varios enlaces de interés para complementar su contenido. En noviembre de 2012 se desarrollaron las I Jornadas Técnicas de Educación y Seguridad Vial de Extremadura, y tuvimos el placer de contar en su apertura con el Sr. Consejero de Fomento, D. Víctor del Moral, así

como con la Sra. Directora General de Carreteras, D^a. Montaña Jiménez en una ponencia sobre el Observatorio.

En la recta final de las Jornadas, se desarrollaron varios Grupos de Trabajo, con distintos temas y participación de numerosos Policías Locales de Extremadura, y socios de ATESVEX, con una valoración muy positiva y conclusiones a tener en cuenta. Seguidamente se adjunta enlace al artículo del blog de ATESVEX que contiene enlaces a las valoraciones y conclusiones de las Jornadas:

- [Artículo completo publicado en el blog de ATESVEX.](#)

Los Grupos de Trabajo abordaron los siguientes temas:

- En el Grupo de Trabajo 1: "Situación jurídico-administrativa de las víctimas y familiares tras un siniestro vial".
- En el Grupo de Trabajo 2: "Soluciones técnicas desde las auditorias e inspecciones viales, y propuesta de coordinación interadministrativa".
- En el Grupo de Trabajo 3: "Seguridad vial en los entornos escolares".
- En el Grupo de Trabajo 4: "Propuestas de soluciones para expandir la educación vial a municipios donde no se imparte".
- En el Grupo de Trabajo 5: "Educación vial como asignatura o como programas permanentes".



ATESVEX - Enero de 2013