

### ■ Editorial

*Movilidad segura y sostenible y Objetivos de Desarrollo Sostenible, un reto en la agenda educativa.*

### ■ Se trata de...

*Movilidad segura y sostenible.*

### ■ Seguridad en la escuela

*El reto de la educación en Movilidad Segura y Sostenible en las aulas de primaria.*

### ■ Ejercicios Prácticos

*Primer ciclo / Segundo ciclo / Tercer ciclo.*

### ■ Caso práctico transversal

- *Cambio de entorno, cambio en la movilidad.*
- *Actividades de ayuda para el profesorado.*

### ■ Opinión

*La educación vial, una asignatura más.*

### ■ Noticias

- *Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030.*
- *Estrategia estatal por la bicicleta.*
- *XI premios de la semana española de la movilidad sostenible (premios SEMS 2021).*
- *Concurso de cortometrajes de educación vial.*
- *Bilbao, ganadora del premio de seguridad vial urbana de la UE.*

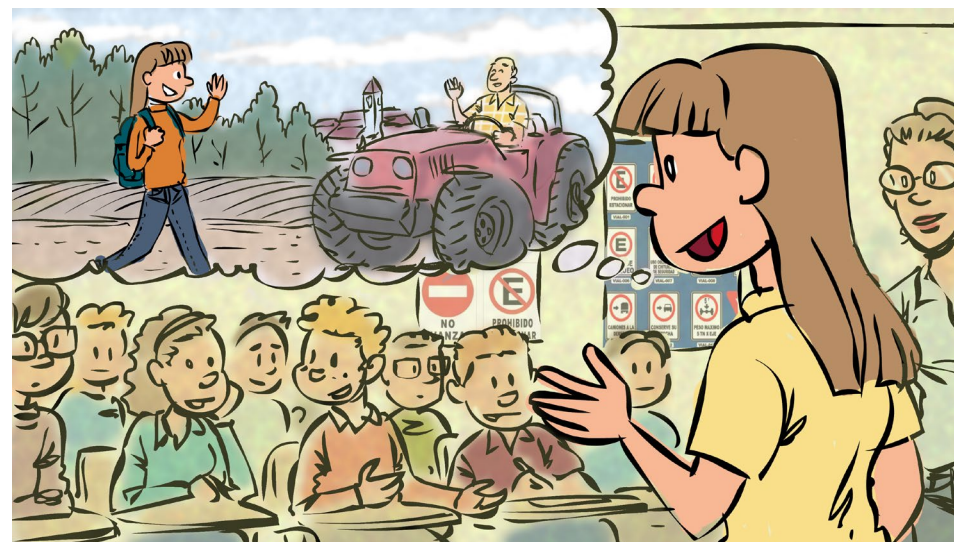
### ■ Informaciones útiles

- *Figura relevante en el ámbito laboral.*
- *Napo, un personaje de animación en "el camino hacia la seguridad".*
- *Carta europea de seguridad vial.*
- *Guías didácticas de educación vial de la DGT para la educación primaria.*
- *Cuentos para educar en seguridad vial.*

### ■ Publicaciones de interés / Legislación

## ¿Qué es ERGA-Primaria Transversal?

ERGA-Primaria Transversal es una publicación digital, editada por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P., de carácter pedagógico e informativo sobre la educación en valores y las condiciones de salud y seguridad en el entorno escolar. Está dirigida al profesorado de Enseñanza Primaria y su principal objetivo es que sirva como material de apoyo en la enseñanza de dichos temas. Las referencias sobre los aspectos legales que corresponden a cada tema se pueden encontrar en el apartado de **Normativa** de la página principal del INSST. Se publican dos números al año.



**Título:** Erga Primaria Transversal.

**Autor:** Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

**Dirección:** Montserrat Solórzano (Directora)

**Coordinación:** Manuel Fidalgo (Dir. de Dpto.) y María Dolores Solé

**Elaboración:** Rocío Guevara y Pilar Pérez

**Ilustración:** David Revilla.

**Edita:** Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

C/ Torrelaguna, 73. 20027 Madrid. Tel. 91 363 41 00, fax 91 363 43 27. <http://www.insst.es>

**Composición:** Servicio de Ediciones y Publicaciones del INSST.

**Edición:** Barcelona, octubre 2021 **NIPO (en línea):** 118-20-012-7

# Movilidad segura y sostenible y Objetivos de Desarrollo Sostenible, un reto en la agenda educativa

Hace casi cincuenta años, el Ministerio de Educación y Ciencia publicó en nuestro país la Resolución de 7 de septiembre de 1994, por la que se proporcionaban orientaciones para el desarrollo de la educación en valores en las actividades educativas de los centros docentes. Entre estos valores se encontraban la educación para la salud y la educación vial, planteándose como valores transversales a la educación.

Las medidas establecidas en esta resolución, junto con la publicación de la ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, fueron las razones principales por las que el INSST inició esta publicación periódica en el año 2000. Desde entonces, hemos incorporado el valor de educación para la salud, en su acepción de seguridad y salud laboral, en todos los números hasta el momento, a fin de que tanto la seguridad y salud como la cultura preventiva puedan ser asimiladas curricular y extracurricularmente por parte del alumnado de primaria.

El número que nos ocupa lo hemos dedicado a la movilidad segura y sostenible, como evolución del valor de la seguridad vial, entendida como elemento de mejora de las condiciones de seguridad y salud. En un futuro, los niños y niñas serán conductores de vehículos, incluso de manera profesional, o sencillamente serán peatones o usuarios de bicicletas o patinetes eléctricos, por lo que un buen diseño de los itinerarios formativos en movilidad segura y sostenible, tanto en actividades curriculares como extracurriculares, es vital para

garantizar el bienestar de las sociedades en un futuro. Este bienestar y calidad de vida pivotará en la aspiración por alcanzar las cero muertes en carretera y reducir cualquier tipo de lesión, tal y como indica la actual iniciativa europea "[visión cero](#)" para 2050, sin olvidar los retos de sostenibilidad en cuanto a contaminación, ruido, eficiencia energética, o dificultades de conciliación por el tiempo dedicado a desplazamientos, entre otros.

La educación en movilidad segura y sostenible es un reto crucial en todas las etapas educativas dado su carácter transversal, pero es indudable que abordarla en las aulas a edades tempranas conduce a mejores resultados en cuanto a asimilación de los valores que lleva aparejados.

El enfoque holístico de la seguridad vial como movilidad segura y sostenible genera en los estudiantes compromisos en temas muy diversos entre los que cabe destacar los medioambientales, de desarrollo sostenible, de igualdad o cívicos.

Dicho tratamiento global de la seguridad vial está alineado y se ve reflejado en los 17 [Objetivos de Desarrollo Sostenible \(ODS\) de la Agenda 2030](#), aprobados por la ONU. Ejemplo de ello es la meta 3.6 del ODS 3 "salud y bienestar" que busca reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo en 2020 y la meta 11.2 del ODS 11 "ciudades y comunidades sostenibles" que aboga por proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros y accesibles y mejorar la seguridad vial hasta el año 2030. Todo ello sin olvidar otros ODS como el 4º de educación de calidad, el 5º de igualdad de género, el 7º de energía asequible y no contaminante, el 8º de trabajo decente,

o el 13º de acción por el clima, en los que la Seguridad Vial también se encuentra integrada.

Los ODS así planteados crean entre ellos sinergias para la movilidad segura y sostenible, lo que se erige como una de las mayores oportunidades de esta década para esta disciplina, al tiempo que apuestan por los sistemas de prevención para potenciar y reforzar la misma. Este planteamiento también contribuye a la concienciación y educación del conjunto de la ciudadanía y las instituciones.

Trasladado a las aulas, la movilidad segura y sos-

tenible con el enfoque de ODS se consolida como un reto que la comunidad educativa debe seguir afrontando con mayor fuerza, si cabe; esfuerzo que debe sumarse a lo ya realizado en nuestras aulas en las últimas décadas.

Por ello, queremos aprovechar el contexto de las recientes celebraciones de **la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial**, que tuvo lugar del 17 al 23 de mayo, y del Día Mundial de la Seguridad Vial celebrado el 1 de junio, para agradecer tanto al personal docente como no docente el

esfuerzo que viene realizando en la educación en movilidad segura.

La contribución de estos profesionales que diariamente tratan de integrar la movilidad segura y sostenible en las programaciones escolares, previniendo actuaciones no seguras y construyendo una conciencia vial sostenible entre nuestros niños y niñas, es el pilar fundamental para contar en un futuro con trabajadores más formados y conscientes en movilidad, lo que contribuirá, sin lugar a duda, a disminuir accidentes y lesiones y a contar con sociedades más sostenibles.



## Movilidad segura y sostenible

La movilidad es uno de los factores clave para el desarrollo social, económico y para la cohesión de los distintos territorios, pero tiene en contrapartida la siniestralidad, constituyendo un auténtico reto en cuando a la seguridad y salud públicas. Por ello, la movilidad segura, en cuanto a su acepción de seguridad vial tradicional de reducción de la accidentalidad y la prevención de siniestros viales, se ha convertido en uno de los focos prioritarios para garantizar el bienestar de la sociedad.

La movilidad segura se ve afectada por múltiples factores como son la climatología, el estado de las carreteras, o el estado de la flota de vehículos y está presente transversalmente en multitud de políticas y estrategias públicas como las ambientales, de empleo, de salud, de consumo, industriales o turísticas.

Al concepto de movilidad segura hay que unirle, desde hace algunos años, el concepto de sostenibilidad, cimentado en la preocupación social tanto por las cuestiones ambientales, entre las que cabe destacar la contaminación, el cambio climático o el consumo excesivo de energía, como por otro tipo de cuestiones que afectan directamente a la ciudadanía, como pueden ser los problemas de conciliación de la vida laboral y familiar, dado el tiempo invertido en desplazamientos, o el estrés causado por éstos.

Todo ello, ha llevado a la actual visión transversal y holística de movilidad segura y sostenible; visión que comparten tanto a nivel nacional como

internacional, las diferentes administraciones, los organismos internacionales y el resto de los agentes implicados en materia de seguridad vial.

Muestra de ello son las iniciativas internacionales y nacionales de movilidad segura y sostenible que dibujan el contexto de la estrategia global para dar respuesta a los retos de movilidad y transporte que plantea el siglo XXI.

### Estrategias internacionales y estrategia nacional en movilidad

**La Organización de las Naciones Unidas (ONU)** en su Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020 ya indicaba que, para reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico, es necesario, entre otras cosas, **la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenible**. En este marco se formuló la estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. En 2015 la ONU dio un paso más al incluir en la Agenda 2030 la seguridad vial como uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo a los que hacer frente mediante los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**. Este compromiso de la ONU ha visto su continuidad con la proclamación del **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el **objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico**.

Asimismo, la **Unión Europea (UE)** reconoce la necesidad **de continuar los esfuerzos en la me-**

*Cada número del periódico ERGA-Primaria está dedicado a un tema concreto sobre salud y seguridad, como por ejemplo: intoxicaciones, caídas, ruido, estrés, primeros auxilios, etc. En este apartado se exponen los conceptos teóricos básicos de cada uno de los temas escogidos. Esta información puede ayudar al profesorado a obtener o a ampliar los conocimientos que tenga sobre salud y prevención de riesgos laborales y, al mismo tiempo, servir como referente en el momento de trabajar la educación en valores a través de todos los ejercicios que se plantean en esta publicación. En este número en concreto tratamos el tema de la movilidad segura y sostenible.*

**jora de la Seguridad Vial realizados durante la década 2011-2020.** Así se recoge en la Declaración de la Valeta de 2017, en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de la Visión Cero para el año 2050, pero con metas alcanzables durante el decenio 2021-2030, siendo el principal objetivo para 2030 la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico.

En España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado “es.movilidad”, Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La estrategia de movilidad quiere afrontar nuevos retos entendiendo la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, sustentándose sobre tres pilares: la seguridad, la sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo ambiental y la conectividad, entendida desde la digitalización, la conectividad con Europa y el mundo y la intermodalidad.

### Relación entre seguridad vial y seguridad y salud en el trabajo

Un porcentaje importante de los accidentes laborales a tener en cuenta, en torno al 11% - según el último informe del Instituto Nacional de

Seguridad y Salud en el Trabajo de 2019- se debe englobar en el capítulo relativo a la siniestralidad vial, porcentaje que se incrementa drásticamente en el caso de los accidentes laborales mortales, llegando a superar el 30%.

La seguridad laboral vial afecta a la mayoría de los trabajadores, no sólo a aquellos cuya actividad principal es la conducción profesional, sino también a aquellos que realizan desplazamientos tanto de forma puntual por motivos de trabajo durante la jornada laboral (desplazamientos denominados *en misión*), como de forma habitual para ir y volver del trabajo (desplazamientos denominados *in itinere*, que representan el 63% de los accidentes laborales viales). Los accidentes de tráfico que se produzcan en estas circunstancias son por tanto accidentes de trabajo, y, por ende, una cuestión de seguridad y salud laboral, tal y como se especifica en la Ley General de Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 8/2015.

Todo ello, hace que la seguridad vial laboral deba ser considerada como un elemento clave sobre el que actuar para conseguir la mejora de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores. De hecho, la seguridad vial laboral se ha ido introduciendo poco a poco en la cultura preventiva y en los planes de prevención de las empresas, siguiendo el principio de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales de integración de la prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de las organizaciones. Se considera un factor que puede afectar a la ima-

gen empresarial, a su actividad económica e incluso se erige como un elemento más para tener en cuenta en la responsabilidad social corporativa de las organizaciones.

La mejora de los desplazamientos relacionados con el trabajo para hacerlos más seguros y sostenibles constituye una línea de acción estratégica en la política de prevención de riesgos laborales de las organizaciones, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales para, por una parte, influir en la reducción de los datos de accidentes laborales de tráfico a nivel agregado y, por otra, para contribuir a una mejora de la sostenibilidad en los desplazamientos.

En este sentido **los planes de movilidad segura y sostenible en las empresas** son una herramienta para alcanzar esta buena práctica, entendidos como conjunto de estrategias y medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidente de tráfico y de los impactos ambientales y sociales tanto de trabajadores como de las partes interesadas de la organización.

### Factores de riesgo en los desplazamientos de trabajo

El riesgo de sufrir un accidente vial en los desplazamientos al trabajo lo conforman varios factores que son los mismos que aparecen en los accidentes

*Se trata de ...*

viales no laborales: el factor humano, el factor vehículo, el factor vía/entorno y el factor condiciones de trabajo, con la introducción de un cuarto factor específico para los accidentes laborales de tráfico, concretamente el que hace referencia a las condiciones en las que se desarrolla el trabajo y su control y gestión por parte de la empresa. Este factor recoge, aspectos como la planificación de las rutas, la pro-

gramación del trabajo, los niveles de productividad exigidos o las políticas de remuneración entre otros.

**Conclusiones**

Los accidentes viales laborales son una cuestión de salud laboral que hay que afrontar y tratar de forma integral.

Por ello las empresas, teniendo en cuenta las características de la movilidad que les afecte, podrán diseñar planes eficaces de movilidad segura y sostenible, bien en el marco del plan de prevención de riesgos laborales o a través de planes específicos que redunden en alcanzar desplazamientos seguros, sostenibles y saludables para sus trabajadores.



# El reto de la educación en Movilidad Segura y Sostenible en las aulas de primaria

La educación para la seguridad vial, en España, es una asignatura transversal fundamental en la vida académica de las niñas y niños. En los últimos años, el concepto de seguridad vial ha ido evolucionando hacia uno más integrador de movilidad segura y sostenible, más interrelacionado con otras áreas de conocimiento, como pueden ser el medio ambiente y el cambio climático.

Los objetivos de la educación en movilidad segura y sostenible, a estas edades tan tempranas, no es tanto enseñarles las normas y señales de circulación, sino más bien, fomentar comportamientos seguros y actitudes positivas hacia el fenómeno de la seguridad vial y la sostenibilidad, sensibilizándolos de este modo sobre los riesgos presentes en las vías de circulación, la prevención de los accidentes de tráfico, la prevención de la contaminación ambiental y acústica o la relación con el cambio climático, entre otros temas. Estos comportamientos y actitudes perdurarán en los niños y niñas como futuros usuarios de las vías públicas, tanto en su vida privada como en su vertiente laboral.

Los citados objetivos de movilidad segura y sostenible deben ser desarrollados en función del entorno vial habitual en el que deba desenvolverse el alumnado y adecuarse a la etapa del desarrollo evolutivo en el que se encuentre.

## ENTORNO VIAL

Los maestros de los centros educativos deben te-

ner en cuenta las características y situaciones de tráfico más habituales de la zona en que los escolares desarrollan su actividad vial. Dependiendo de la ubicación de los centros escolares, su alumnado utilizará fundamentalmente el transporte escolar o vehículo privado - debiendo incidir en el uso del cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil, por ejemplo- o se desplazará a pie o en bicicleta. En los centros situados en zonas rurales con la población muy diseminada, los alumnos deberán desplazarse por caminos, carreteras o cualquier otra vía interurbana adquiriendo pronto mayor autonomía como peatones o convirtiéndose en usuarios de bicicletas, sobre todo a partir de los 10 años. Otros niños asistirán a colegios enclavados en zonas urbanas con tráfico denso y sus comportamientos viales vendrán determinados por la elección de trayectos y cruces de calles con seguridad.

Los maestros deberían analizar a qué tipo de riesgos se enfrenta más frecuentemente su alumnado, en función del entorno vial y tipo de vehículos utilizados en el desplazamiento (autobús escolar, vehículo particular, bicicleta, etc.) y conocer las pautas de comportamiento de los distintos grupos de edad. Este análisis les ayudará en la elaboración de las actividades de enseñanza-aprendizaje, por ejemplo, en qué señales de tráfico centrarse, cómo cruzar las calles con seguridad, elección de trayectos seguros, uso del casco al montar en bicicleta o patinete, uso del cinturón de seguridad, uso del sistema de retención infantil, etc.

## DESARROLLO EVOLUTIVO

El desarrollo evolutivo de los niños, en muchos aspectos, no alcanza su plenitud hasta la edad adulta. Esta inmadurez conlleva una serie de limitaciones que se deben tener presentes:

- El **campo visual** abarca 110° en los niños de 6 años, ampliándose hasta los 180° en los adultos, limitando la detección de objetos y movimientos en la periferia del campo visual y obligándolos a girar la cabeza para detectarlos. Situación agravada, además, por su menor estatura lo que no les permite ver por encima de los coches al cruzar, por ejemplo, entre coches aparcados.
- La **atención**: hasta los 5 años no existe prácticamente un control de esta, dirigiéndose a aspectos poco relevantes. Hacia los 6 o 7 años ya distinguen entre situaciones en las que deben realizar búsquedas de elementos significativos, como el color de los semáforos, de aquellas en las que pueden dedicarse a jugar. El control total lo adquieren a partir de los 11 o 12 años, siendo capaces de dividir su atención entre varias tareas, por ejemplo, una tarea motora como cruzar una calle andando y otra tarea visual como observar la situación de los coches.
- La **estimación espacial y temporal**: hasta los 13 años no se adquiere la capacidad para estimar distancias de forma fiable, sobre todo si son grandes. También presentan dificultad para la estimación temporal, lo que les influye, por ejemplo, para calcular el tiempo de cruce. Estas

limitaciones se traducen en una dificultad para determinar la velocidad de los vehículos, hasta los 8 años aproximadamente, utilizando claves erróneas para calcularla, juzgando los coches ruidosos y pequeños como más rápidos que los silenciosos y grandes, o calculando erróneamente lo que tardará un vehículo en llegar hasta su posición.

- La **orientación espacial** es otra de las capacidades que van adquiriendo a lo largo de su desarrollo evolutivo, incluida la estructura del espacio.
- Los niños necesitan más tiempo que los adultos para procesar la información, siendo menor, por tanto, su capacidad de anticipación y de reacción ante situaciones imprevistas. Todo ello condiciona su **toma de decisiones**. La capacidad de pronta decisión no se adquiere hasta los 12 o 13 años.
- Si juntamos esta inmadurez psíquica con la motora, el resultado es un mayor **tiempo de reacción**.

## CONSEJOS PRÁCTICOS

### Normas generales de circulación para peatones:

Las niñas y niños en su faceta de peatón deben circular siempre por el centro de las aceras, alejados de las casas, por si hubiera entradas o salidas de garajes, y alejados del borde de la calzada para evitar ser atropellados por los vehículos, invadiéndola sólo para cruzarla.

Si la calle o camino no tuviese acera, se debe circular lo más pegado posible a la pared y a ser

posible de cara al tráfico para poder ver de frente a los vehículos que se aproximan.

Los niños y niñas pequeños deben ir siempre de la mano de los adultos.

### Normas generales de circulación para ciclistas:

El lugar normal y habitual de circulación para los niños en su faceta como usuarios de bicicleta es la calzada, utilizando el carril bici o en su defecto el carril derecho de la calzada.

En las vías interurbanas, caminos y carreteras, las bicicletas deben circular lo más a la derecha posible, por el arcén. Sin embargo, en las vías urbanas se recomienda que las bicicletas circulen por el centro del carril más próximo a las aceras. Una bicicleta arrimada al borde de la carretera despierta la tentación de adelantar en los coches, aunque no se pueda mantener una distancia prudencial durante el adelantamiento. Además, un coche aparcado puede abrir sus puertas sin mirar y derribar al ciclista.

Se debe circular en línea recta y señalizando las maniobras que van a realizarse con los brazos.

Así mismo, se deben extremar las precauciones con meteorología adversa y circular a la velocidad adecuada a las circunstancias eligiendo calles tranquilas.

Cuando se circula por zonas de prioridad peatonal debe hacerse a una velocidad similar a la de los viandantes, teniendo siempre en cuenta la prioridad del peatón. Si hay mucha densidad peatonal, es recomendable descender de la bicicleta y llevarla al lado.



## Seguridad en la escuela

Además, el ciclista debe asegurarse de que le han visto y utilizar el timbre, para que los peatones sean conscientes de su presencia, ya que podrían cruzarse en su trayectoria.

Hasta los 16 años es obligatorio el uso del casco, tanto en vías urbanas como interurbanas, siendo importante el tamaño adecuado y el ajuste de éste.

Igualmente, está prohibido circular con auriculares ya que su utilización impide tener control adecuado del tráfico circundante.

Por último, ¿cómo se ha de llevar la mochila? Es recomendable que sea la bicicleta la que transporte la mochila. Una cesta es un accesorio muy práctico, siempre que no se lleve mucho peso, o las alforjas, normalmente instaladas en la rueda trase-

ra, vigilando no llevar demasiado peso en una de ellas, ya que podría desequilibrar la bicicleta.

### **Normas generales de circulación para pasajeros del transporte escolar y privado**

Es importante que los niños y niñas no suban ni descendan del vehículo si este no está completamente parado, ni tampoco levantarse del asiento durante el trayecto. En cualquier caso, en ruta, deben utilizar el cinturón de seguridad o el Sistema de Retención Infantil pertinente.

Es importante tener en cuenta que no deben asomarse por las ventanillas para evitar accidentes. Asimismo, los niños deben abstenerse de gri-

tar, ya que pueden distraer al conductor del vehículo.

En conclusión, es importante asumir que la formación en seguridad vial es una materia fundamental para los niños y niñas, ya que serán los conductores y peatones del futuro. Los comportamientos y actitudes adquiridos a temprana edad serán el germen de sus hábitos de movilidad segura y sostenible en su vida adulta, lo que se traducirá en comportamientos seguros que ayudarán a la reducción de los accidentes viales, alineándose con el objetivo de la ONU de reducción de los accidentes viales al 50% en 2030, al tiempo que serán ciudadanos concienciados en movilidad sostenible.



## PRIMER CICLO

### ACTIVIDAD 1

Los ejercicios que se presentan a continuación están pensados para poder trabajar cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad a través de las distintas áreas de cada ciclo formativo de la Enseñanza Primaria; es decir, son una herramienta que tiene como misión ofrecer un apoyo al profesorado en la educación en valores de manera transversal. Para facilitar la aplicación de estos ejercicios se ha diseñado una estructura en la que se indica el ciclo concreto al que van dirigidas las actividades. A continuación, se expone la descripción de la actividad propuesta seguida de los distintos objetivos que se pretenden conseguir, clasificados en: objetivos de conocimientos, procedimientos y actitudes. También se señalan los otros ejes transversales con los que están relacionadas las actividades propuestas, así como las diferentes áreas de conocimiento en las que se pueden aplicar dichas actividades.

Por último, se ha incluido en cada actividad, un apartado dedicado a la evaluación, cuyo objetivo es analizar si el alumno –una vez desarrollada la actividad propuesta– ha sido capaz de integrar las actitudes que aparecen. Este apartado se basa en diversas técnicas de evaluación, ya que cada actitud puede valorarse desde distintos puntos de vista.

Estas propuestas están abiertas a las modificaciones que el docente estime oportunas, en función de las características del grupo y del contexto desde el que se trabaje, enriqueciendo, de esta manera, el resultado de este material.

Visionar en clase el vídeo del cuento: [“De excursión con Gimena”](#), editado por la DGT, cuya duración es de 5:08 minutos. El vídeo hace un recorrido por las diferentes medidas de seguridad a implementar en un recorrido en autobús para que se considere seguro, poniendo a los personajes en situaciones comprometidas en las cuales deben aplicar las normas viales para que la movilidad sea segura. El cuento se centra en aspectos tales como: sistemas de retención, aseguramiento de cargas, eliminación de ruidos molestos para la conducción para evitar distracciones al conductor, comportamiento cívico, señales de circulación.

Después del visionado, el profesorado dirigirá preguntas, tocando las diferentes áreas de seguridad, comportamiento cívico, señalización, etc. que se han visto en la historia, de forma que los alumnos consigan enumerar todos los consejos de movilidad segura y sostenible que se desgranaban en el vídeo. El profesorado los irá anotando en la pizarra, agrupándolos por temática.

#### Objetivos de conocimientos

- Aplicar mediante la visualización la capacidad de percepción y comprensión de los alumnos y

alumnas en relación con los peligros y riesgos identificados en el vídeo.

- Aplicar por parte del docente un recurso didáctico y pedagógico como es la proyección de vídeos para formar e informar a sus alumnos.

#### Objetivos de procedimientos

- Observar lo importante que es la aplicación de las medidas preventivas y las normas de seguridad vial en los desplazamientos para evitar accidentes y lesiones.
- Exponer en público los beneficios de cumplir las normas de seguridad vial.

#### Objetivos de las actitudes

- Respetar las intervenciones de los compañeros en la clase.
- Ser conscientes de la existencia de normas de seguridad vial para evitar riesgos en la vida cotidiana.

#### Ejes transversales relacionados

Educación Moral y Cívica / Educación para la Salud / Educación Ambiental.

#### Áreas

Lengua Castellana y Literatura / Matemáticas / Ciencias de la Naturaleza / Ciencias Sociales / Lengua Extranjera / Valores Sociales y Cívicos / Educación Física / Educación para la igualdad de oportunidades entre los dos sexos.

## Ejercicios prácticos

### EVALUACIÓN

Se valorará el interés del alumnado en hacer la práctica, la atención a la visualización del vídeo, la interrelación entre los compañeros y compañeras y la participación en la actividad.

Se tendrá en cuenta el interés por involucrarse en el aprendizaje de los diferentes conceptos y explicaciones que se pueden extraer del vídeo y se valorará el proceso de reflexión y de concentración, su capacidad de análisis y el desarrollo de su espíritu crítico.

## SEGUNDO CICLO

### ACTIVIDAD 1

El profesorado realizará una introducción de la importancia de los recorridos sostenibles para el medio ambiente, centrándose en la bicicleta como medio de transporte eficiente y sostenible enmarcado en la nueva movilidad. Para ello, el profesorado se podrá apoyar en la presentación de la [Estrategia Estatal por la Bicicleta](#) para aportar datos relevantes a los alumnos.

A continuación se les proyectará a los alumnos la [Guía para usuarios de la bicicleta](#), editada por la DGT, a fin de que se acerquen de una manera visual a: las características de la bicicleta como vehículo sostenible para los usuarios, los equipos de protección individual y elementos de seguridad a

utilizar durante los trayectos, el estado correcto de conservación de la bicicleta, las normas de circulación a seguir en los desplazamientos y las señales de tráfico específicas a conocer.

Una vez terminada la proyección, los docentes realizarán preguntas al alumnado para abrir debate entre ellos y llegar a la conclusión de la sostenibilidad de ese tipo de movilidad. Las preguntas serán del tipo: ¿Haces rutas en bicicleta normalmente con tu familia? ¿Cuántas veces por semana sueles montar en bicicleta? ¿Utilizas la bicicleta para venir al colegio? ¿Sueles quedar con amigos para montar en bicicleta? ¿Has alquilado alguna bicicleta en tu ciudad? ¿Conoces algún país donde las bicicletas sean un medio de transporte utilizado normalmente en el centro de la ciudad? ¿Crees que la bicicleta contamina?, entre otras.

### Objetivos de conocimientos

- Identificar las normas de circulación y señales de tráfico más importantes aplicables a la circulación en bicicleta.
- Descubrir los beneficios ambientales y de sostenibilidad de la movilidad con bicicleta *versus* Automóvil.

### Objetivos de procedimientos

- Exponer en clase los beneficios de contar con ciudades más sostenibles y menos contaminadas y encontrar entre todos soluciones para conseguir ciudades con esas características.
- Utilizar material divulgativo para concienciar

de la importancia de medios de transporte no contaminante y de la importancia de la realización de ejercicio físico.

### Objetivos de las actitudes

- Valorar la importancia de contar con ciudades menos contaminadas.
- Ser conscientes de la existencia de señales de tráfico que deben conocerse para minimizar los riesgos en la movilidad con bicicleta.

### Ejes transversales relacionados

Educación Moral y Cívica / Educación para la Salud / Educación Ambiental.

### Áreas

Lengua Castellana y Literatura / Matemáticas / Ciencias de la Naturaleza / Ciencias Sociales / Lengua Extranjera / Valores Sociales y Cívicos / Educación Física / Educación para la igualdad de oportunidades entre los dos sexos.

### EVALUACIÓN

Se valorará la participación en la actividad, así como la motivación de las alumnas y alumnos a la hora de realizar la misma.

Se tendrá en cuenta el interés que muestren los alumnos por ampliar conocimientos en el ámbito de la movilidad sostenible y en prevención de la contaminación.

Se valorará por parte del profesorado que las niñas y niños planteen actividades en bicicleta

## Ejercicios prácticos

coordinadas por el centro escolar, la realización de murales sobre los puntos fuertes de la movilidad en bicicleta que se expondrían en el centro escolar, etc.

## TERCER CICLO

### ACTIVIDAD 1

El profesorado planteará la lectura en clase, durante varias jornadas, del libro "La bicicleta crecedera de Óscar", editado por el Instituto de Seguridad Vial de Fundación Mapfre. La lectura se realizará en voz alta por parte de voluntarios en el aula.

En el libro Óscar y sus amigos juegan habitualmente en el parque sin darse cuenta de todo lo que ocurre a su alrededor, hasta que Carlota les invita a participar en un proyecto para mejorar la seguridad vial del entorno. Juntos aprenderán normas de circulación y a cuidar del parque. Óscar descubre a través de esta historia la relación entre educación vial, civismo, convivencia, amistad y prevención de riesgos.

El profesorado planteará a los alumnos y alumnas que se dividan en 3 grupos en clase de forma que cada uno de los grupos identifique valores cívicos expresados en el texto de manera implícita o explícita

que estén relacionados con la seguridad vial. Cada grupo nombrará a un portavoz y éstos expondrán al resto de la clase las conclusiones a las que ha llegado su grupo. El profesorado irá escribiendo en la pizarra las conclusiones de los tres grupos y resaltará al final de la exposición las ideas más importantes, estableciendo un debate sobre las mismas.

#### Objetivos de conocimientos

- Identificar los principales problemas existentes en el entorno construido que pueden generar accidentes viales.
- Descubrir la conexión existente entre valores cívicos y seguridad vial.

#### Objetivos de procedimientos

- Exponer en clase los beneficios del desarrollo de las conductas cívicas entre los niños y las niñas y entre la población en general.
- Observar que las prácticas de reciclado son beneficiosas para el medio ambiente.

#### Objetivos de las actitudes

- Valorar que las prácticas colaborativas de la comunidad para solventar ciertos problemas son beneficiosas para la sostenibilidad.
- Valorar la recogida y la retirada de residuos por parte de los servicios públicos de los municipios.

#### Ejes transversales relacionados

Educación Moral y Cívica / Educación para la Salud / Educación Ambiental / Educación para la Paz / Educación del Consumidor.

#### Áreas

Lengua Castellana y Literatura / Matemáticas/ Ciencias de la Naturaleza / Ciencias Sociales/ Lengua Extranjera / Valores Sociales y Cívicos / Educación Física / Educación para la igualdad de oportunidades entre los dos sexos.

#### EVALUACIÓN

Se valorará la participación en la actividad planteada, así como la capacidad de las alumnas y alumnos para relacionar temas aparentemente separados por temática como gestión de residuos, señales de tráfico, civismo, etc., y encontrar el hilo conductor de todos ellos.

Se tendrá en cuenta la motivación de los alumnos a la hora de realizar la actividad, así como la capacidad de identificación de temas que, de forma implícita, y no expresados directamente, aparezcan en el texto, así como su capacidad para defenderlos con discurso y vocabulario apropiados.

Se valorará la sensibilización del alumnado en relación a los riesgos viales que aparecen en el texto y sus muestras de capacidad de asimilación y aplicación en su vida diaria.

## Cambio de entorno, cambio en la movilidad

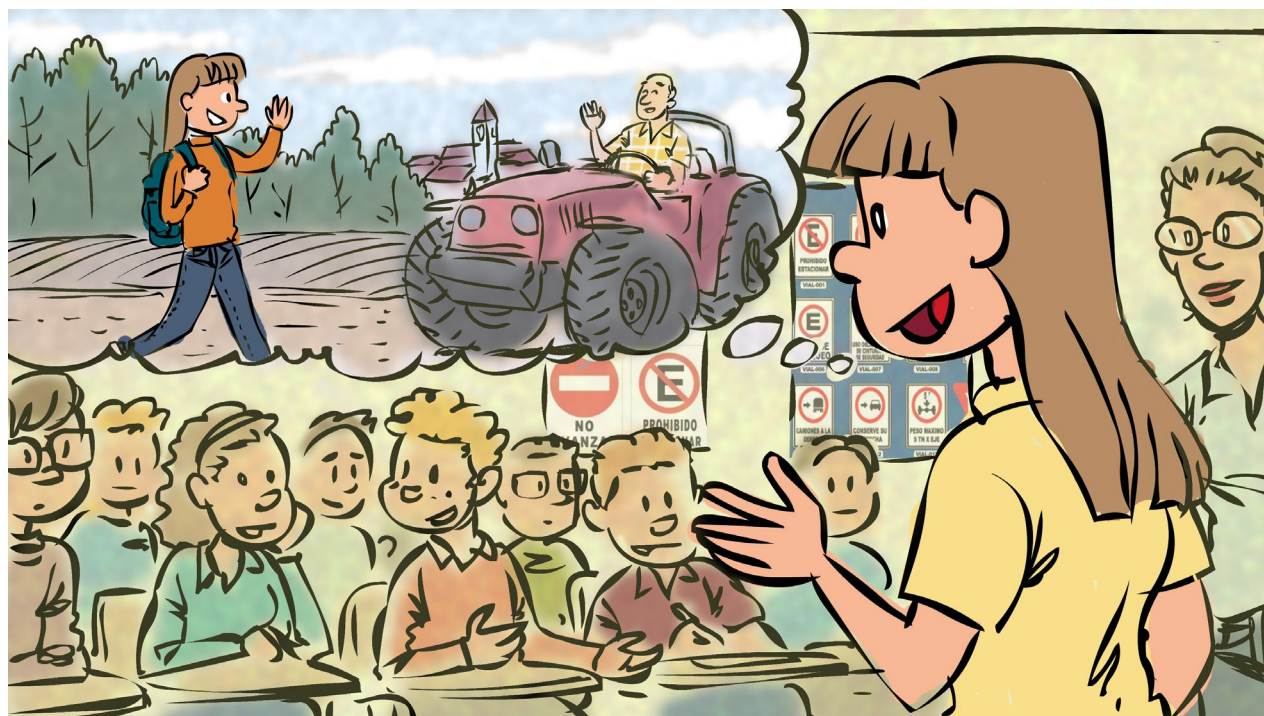
Esta sección responde al objetivo de proporcionar al profesorado una serie de actividades útiles para incorporar el concepto de seguridad y salud laboral en el marco escolar a través del método de la transversalidad. En cada número de este periódico se trata un tema concreto relacionado con la seguridad y la salud laboral; en esta ocasión, la movilidad segura y sostenible. Este apartado incluye: una narración de una historia corta en la que se describen situaciones relacionadas con la prevención de riesgos laborales en las escuelas; una representación gráfica de la historia y un apartado de «Actividades de ayuda para el profesorado», en el que se incluyen algunas propuestas de actividades relacionadas con la historia anterior. El tema de estas actividades es, principalmente, el de la educación para la salud y seguridad en la escuela, aunque también se interrelacionan otros valores básicos para la convivencia como son la educación moral y cívica, la educación para la paz, la educación para la igualdad de oportunidades entre los sexos, la educación ambiental y la educación del consumidor. En cada actividad figura el objetivo que se pretende conseguir, unas propuestas orientativas que pueden adaptarse a las necesidades de cada profesor, los ejes transversales con los que se relaciona, así como las asignaturas que se consideran más adecuadas para su aplicación.

Es lunes, primera hora de la mañana y primer día de nuevo colegio para Lola. Sus padres se han mudado desde un pueblo situado en el campo a la gran ciudad, por motivos laborales.

Está nerviosa, es su ¡primer día! y desde que se ha levantado esta mañana muchas cosas de su vida han cambiado, hasta el camino al colegio ha sido completamente diferente. En esta ocasión su madre la ha llevado en coche hasta la puerta del colegio: “es la primera vez que llego al cole en coche”, pensó Lola, que escudriñaba con sus ojos

todo lo que pasaba a su alrededor.

Sara, la profesora de Ciencias Sociales, presenta a Lola al resto de sus compañeros y compañeras y procede a comenzar la clase. Llevan algunas jornadas tratando el tema 3 del clima, donde les ha instruido sobre el cambio climático. No obstante, tras ver el caos circulatorio que se ha formado esa mañana en la entrada del colegio, debido a las obras en la línea de metro próxima al cole, Sara decide que es importante transmitir al alumnado la idea de la importancia de realizar una movilidad segura,



## Caso práctico transversal

cumpliendo con todas las normas de seguridad vial, al tiempo que realizarla de la forma más sostenible posible para contribuir, entre otras cosas, a mitigar el cambio climático.

Para ello requiere la ayuda de Lola. Sabe que Lola ha vivido siempre en una población pequeña y le sugiere que comente a las niñas y niños de su clase cómo ha sido la experiencia del trayecto para llegar a su nuevo colegio y que les comente las principales diferencias que ha encontrado respecto a su trayecto en el campo. La intención de Sara es que los niños puedan, por una parte, ser conscientes de la existencia de otras realidades de movilidad, y por otra, que Lola pueda empezar a sentirse una integrante activa de la clase y darse a conocer.

Lola comienza la exposición un poco nerviosa, pero poco a poco va ganando confianza al ver la cara de interés de sus compañeros por su relato. Lola cuenta que esta mañana había cambiado su paseo diario de 10 minutos, en el que coincidía con otras niñas y niños de su colegio y en el que aprovechaban para jugar al pillapilla, charlar o cantar, por un trayecto de 15 minutos en coche en el que había encontrado una cantidad muy importante de coches, autobuses, patinetes, bicicletas y peatones compartiendo la vía pública.

Se había dado cuenta de que en la entrada al colegio había muchos vehículos aparcados en doble fila de los que se bajaban niños invadiendo la calzada, con el peligro que ello entrañaba. También vio muchos vehículos aparcados en lugares prohibidos para ello, entorpeciendo salidas de garajes, salidas de bomberos, paradas de autobús; vio a coches detenerse en lugares indebidos para que bajaran los niños y niñas, lo que creaba colapso circulatorio; incluso vio a dos coches teniendo un pequeño choque, dado que el primero se detuvo en la calzada sin previo aviso delante de la puerta de entrada al colegio para que bajaran dos niñas. Cuando al fin su madre pudo aparcar y acompañarla hasta la puerta del colegio se dio cuenta del nivel de ruido existente, en el que se mezclaba el ruido de los motores, el claxon de los vehículos y los gritos de los niños y niñas en el ambiente. Le sorprendió además el nivel de contaminación que notó al respirar.

Los compañeros y compañeras de Lola comenzaron a hacerle preguntas, mostraban un gran interés sobre todo en la posibilidad real que podrían tener ellos también de cambiar su trayecto en coche por trayectos a pie ... Estaban realmente excitados pensando en la posibilidad de utilizar su patinete en el amplio carril bici existente en la calle del colegio.

Sara, al ver el grado de interacción de la clase con el relato, invitó a todos a participar en un debate y les fue lanzando preguntas, ¿veis normalmente infracciones de tráfico en la entrada del colegio? ¿Cuál es el transporte que soléis utilizar para venir? ¿Creéis que podríais cambiar vuestros trayectos en coche por otra clase de transporte menos contaminante?...

Sara se sorprendió del alto nivel de participación en el debate y se dio cuenta que trabajar con las niñas y niños en movilidad y sostenibilidad era muy importante para desarrollar en ellos principios de seguridad y salud, e ir asentando en ellos valores de movilidad sostenible.

Sara estaba convencida de que fomentar la seguridad vial y la sostenibilidad entre los alumnos debería de ser algo importante para el Centro. Hasta ahora habían realizado colaboraciones de charlas puntuales anuales con la policía local, pero la clase de hoy le había dado la idea de instaurar una semana anual de la seguridad vial en el centro para implicar a toda la comunidad educativa, con charlas de profesionales, concursos de iniciativas de seguridad vial sostenible, campañas en redes sociales... Sara estaba decidida, hoy era el día apropiado para hablar con la Dirección del colegio y plantearse.

**1** **Objetivo:** Conocer las características de la movilidad que se observan en el horario de entrada a la escuela, tanto en lo relativo a la seguridad vial como a la sostenibilidad.

**Propuesta:** El profesorado sugerirá formalizar grupos de observación y encuesta de 5 alumnos como máximo, de forma que cada día lectivo de la semana uno de estos grupos se coloque en la entrada de la escuela a las horas de entrada y anote en una plantilla, facilitada por el profesorado, el resultado de sus observaciones y encuestas realizadas. Las preguntas de la plantilla estarán divididas en tres bloques dirigidas a conocer tres aspectos importantes de la movilidad en el trayecto casa-escuela: **seguridad vial, tipo de transporte utilizado, sostenibilidad**. Para la respuesta a las preguntas del bloque de movilidad la observación será la metodología principal de recogida de datos; para los bloques de tipo de transporte y sostenibilidad se requiere la realización de encuestas al alumnado que vaya entrando. Cada día la encuesta se realizará a un mínimo de 25 alumnos.

Algunas de las preguntas sugeridas para cada uno de los tres bloques podrían ser:

**Bloque seguridad vial:**

1. ¿la entrada a la escuela es ordenada o se detectan momentos conflictivos que podrían generar accidentes? Si se detectan momentos conflictivos estos vienen generados por:
  - a) grandes concentraciones de vehículos y peatones en la vía pública.
  - b) vehículos detenidos en doble fila.
  - c) vehículos mal aparcados.
  - d) otros.
2. ¿has detectado algún accidente?

- 1**
3. ¿el alumnado que llega en coche, cómo accede al colegio?
    - a) se baja del coche una vez se encuentra correctamente aparcado y llega al colegio caminando por la acera.
    - b) se baja directamente del coche sin ayuda de adultos y accede al colegio una vez el vehículo se detiene en la puerta de entrada, caminando por la calzada.
    - c) se baja del coche que se detiene en doble fila y accede al colegio caminando por la calzada.
    - d) se baja del coche que se detiene en plazas para personas con discapacidad o zonas con señalización de prohibido aparcar.
  4. ¿has detectado incumplimiento de la señalización vial: semáforos, señales verticales, pasos de peatones?

**Bloque tipo de transporte utilizado:**

1. ¿qué transporte has utilizado para realizar la ruta casa-colegio?
  - a) Coche.
  - b) Metro.
  - c) Tren.
  - d) Autobús.
  - e) Bicicleta.
  - f) Monopatín.
  - g) A pie.

**Bloque sostenibilidad:**

1. si llegas en coche:
  - a) ¿compartes coche con otro alumno del colegio?
  - b) ¿el coche que has utilizado es eléctrico?
  - c) ¿crees que tu movilidad genera problemas ambientales, por ejemplo, contaminación, ruido, etc.?

Una vez finalizada la toma de datos de la semana, los grupos facilitarán al personal docente los datos recogidos, tanto de la observación

1

como de las encuestas, para su agregación con la sistemática que estime el profesorado (gráficos, textos, etc.). Estos datos agregados se darán a conocer a la clase y los más significativos se mostrarán en la pizarra.

#### **Ejes transversales relacionados**

Educación Moral y Cívica, Educación para la Salud, Educación para la Paz y Educación Ambiental.

#### **Áreas**

Lengua Castellana y Literatura, Matemáticas, Ciencias de la Naturaleza, Ciencias Sociales, Lengua Extranjera, Religión, Valores Sociales y Cívicos.

2

**Objetivo:** Reflexionar y analizar las problemáticas de seguridad vial y sostenibilidad que se observen en el horario de entrada a la escuela.

**Propuesta:** Con los datos de la actividad anterior, que ya conoce el alumnado, los docentes provocarán un debate, con preguntas dirigidas, sobre los temas más relevantes que se desgranen del análisis de los datos.

Algunas de las preguntas a plantear podrían ser:

- Teniendo en cuenta los datos del número de desplazamientos realizados en los distintos medios de transporte: coches, transporte público, bicicleta, monopatín, a pie, ¿crees que el tipo de movilidad mayoritaria que se está realizando genera problemas ambientales y de sostenibilidad? ¿cuáles dirías que son estos problemas?
- De los transportes utilizados ¿cuáles pensáis que son más seguros? ¿cuáles pensáis que son menos contaminantes y más sostenibles?
- Teniendo en cuenta las observaciones realizadas en la entrada,

2

¿creéis que los desplazamientos son seguros? ¿se están cumpliendo las normas de seguridad vial?

- Para que la movilidad sea más segura en el trayecto de casa al colegio ¿qué sugerencias tenéis?
- Para que la movilidad sea más sostenible en el trayecto de casa al colegio ¿qué sugerencias tenéis?

#### **Ejes transversales relacionados**

Educación Moral y Cívica, Educación para la Salud, Educación para la Paz y Educación Ambiental.

#### **Áreas**

Lengua Castellana y Literatura, Ciencias de la Naturaleza, Ciencias Sociales, Lengua Extranjera, Religión, Valores Sociales y Cívicos.

3

**Objetivo:** Generar propuestas de realización de una movilidad en el trayecto a la escuela más segura y sostenible.

**Propuesta:** Con las respuestas dadas en la actividad anterior, respecto a propuestas sobre movilidad más segura y sostenible en el trayecto a la escuela, el profesorado motivará al alumnado para que realice carteles divulgativos de estas propuestas, que se colgarán en el pasillo principal de la escuela para que puedan ser divulgados al resto del alumnado del colegio.

Para ello se realizarán grupos de dos o tres alumnos que serán los encargados de elaborar los carteles. La temática de la propuesta a desarrollar se acordará entre los grupos y el profesorado para que no existan propuestas repetidas y la divulgación de la seguridad vial en el centro sea lo más enriquecedora posible para todo el alumnado. Los carteles expuestos en el pasillo principal del colegio serán obje-



## Actividades de ayuda para el profesorado

3

to de votación por los alumnos de primaria para elegir las mejores propuestas, de forma que, tras dos semanas de exposición, el último viernes se proceda a la votación de las propuestas. La sistemática de votación será elegida por cada centro educativo, dependiendo de los recursos de los que se disponga.

Las tres propuestas más votadas serán publicitadas a través de los diferentes medios de los que disponga el centro: las redes sociales, el tablón de anuncios, la revista del centro, etc. y se intentará ponerlas en práctica en la medida que ello sea posible.

3

### **Ejes transversales relacionados**

Educación Moral y Cívica, Educación para la Salud y Educación Ambiental.

### **Áreas**

Lengua Castellana y Literatura, Ciencias de la Naturaleza, Ciencias Sociales, Lengua Extranjera, Religión, Valores Sociales y Cívicos y Educación Artística.



## La educación vial, una asignatura más



**Ricardo Castaño**  
Consultor en Prevención  
Asepeyo, Madrid

Los que tenemos hijos hemos escuchado esta frase alguna vez cuando hemos ido a recoger a nuestros pequeños al colegio. Esa será la primera toma de contacto, y quizás la única ocasión, en la que nuestros niños y jóvenes reciban una formación teórica, e incluso en algún caso práctica, de seguridad vial, hasta que cumplidos los 18 obtengan su carnet de conducir.

Esto es así porque aquí no ocurre como en otros países, como por ejemplo Holanda, Alemania, Finlandia e incluso en nuestra vecina Portugal, que tienen la formación en educación vial como obligatoria dentro de su programa escolar. En España es una asignatura transversal, que en muchos casos imparten las policías locales, que también son las encargadas de muchas de las charlas de información y concienciación en drogas, alcohol, violencia y discriminación de la mujer, bullying o ciberacoso.

El año 2019 es el último del que tenemos datos consolidados de siniestralidad vial. En ese año murieron 32 niños menores de 14 años en accidente

vial, siendo, más o menos, la mitad como pasajeros y la otra mitad como peatones. De los que fallecieron como pasajeros, 3 menores de 12 años no llevaban SRI (Sistema de Retención Infantil) y 1 sólo utilizaba el cinturón de seguridad. Y esto teniendo

campanas de la DGT en navidades, en verano y siempre que hay períodos de aumento de desplazamientos, en los que se nos recuerda circular a la velocidad adecuada, utilizar correctamente los SRI con los niños, respetar la señalización, no beber, no hablar ni mandar whatsapps con el móvil, y toda una serie de recomen-

daciones que son de sentido común y que si se cumplieran seguro que se reducirían los accidentes de tráfico en un porcentaje elevadísimo, para poder llegar al tan ansiado "cero accidentes". Pero esas campañas están dirigidas, principalmente, a los conductores, no a los peatones, y menos aún a los niños o adolescentes.

Todo ello sabiendo que el tráfico, tanto en adultos como en niños, es el primer y el último riesgo al que estamos expuestos a diario en nuestra "jornada de trabajo". Todos tenemos que llegar y volver

« Mamá, papá, hoy ha venido la policía a hablarnos de seguridad vial »

de la oficina, de la fábrica, o del colegio, y es en ese momento cuando estamos expuestos a un posible accidente, el conocido como accidente "in itinere", y que supone un tercio de los accidentes laborales mortales; es decir, 1 de cada 3 fallecidos en el trabajo está provocado por los accidentes de tráfico.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales nos señala una serie de derechos y obligaciones que tenemos todos los trabajadores para evitar accidentes en nuestra jornada de trabajo, pero también durante el desplazamiento de nuestra casa al lugar de trabajo; ley que a los profesores, como trabajadores, también les aplica. ¿Pero qué ocurre con el alumnado?

Cuando tenemos un accidente en nuestro desplazamiento a nuestro puesto de trabajo, y siempre que se cumplan una serie de condiciones, se considerará accidente "in itinere" y el accidentado será atendido por su Mutua Colaboradora con la Seguridad Social. Por el contrario, al niño accidentado se le atenderá, como cualquier otro accidente que sufra en su casa o en la calle, en un hospital o en su centro de salud, no existiendo una distinción expresa de que se está desplazando a su centro de educación o formación.

Quizá debería existir una Ley de Prevención de Riesgos Escolares de aplicación a los niños en edad escolar, ya que si comparamos una jornada laboral con una escolar, ambas son muy parecidas, por no decir iguales. Pero nuestros pequeños no tienen, como los adultos, un estudio ergonómico de su silla y su mesa, cuando a veces están más

horas en el colegio que sus padres en el trabajo, en asientos que no cumplirían lo exigido para un puesto de trabajo. Pueden tener accidentes por caídas por las escaleras, realizando experimentos en el laboratorio, haciendo manualidades con unas tijeras, con los cubiertos a la hora de comer o jugando en el patio de recreo. Pero esos riesgos no están evaluados. Quizá no les afecta la parte de Higiene Industrial, aunque este último año sí que han tenido un riesgo biológico con la COVID-19, y se han tenido que tomar medidas que han sabido cumplir y respetar mejor que muchos adultos; comprobándose también la importancia y la eficacia de la ventilación y la calidad del aire en las aulas. E incluso, en algún caso, hay riesgos psicosociales, por temas de acoso, estrés, ... que terminan tratándose en la consulta de un psicólogo.

Como en los aspectos antes mencionados, la formación e información que reciben en relación a la seguridad vial, a parte de esas charlas impartidas por la policía, lo que puedan ver en sus series favoritas de televisión o las recomendaciones que les damos los padres y que nosotros mismos no cumplimos en todos los casos, es insuficiente y muy mejorable.

Es cierto que desde que son muy pequeños les enseñamos que un semáforo se tiene que cruzar sólo si el muñeco está en verde y no cuando está rojo, pero esa premisa sólo se cumple si el padre no tiene prisa, creando las primeras dudas al pequeño en cuanto a la seguridad vial, ya que cruzar o no cruzar dependerá, no de lo que realmente

diga el color del muñeco del semáforo, sino de lo que le venga en gana ese día a la persona que le ha ido a buscar al colegio.

Tanto desde la DGT como desde distintos organismos, asociaciones y empresas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, se lleva años estudiando distintas medidas a adoptar e implantar en los colegios para que los pequeños reciban una educación vial adecuada, para que cuando lleguen a la edad adulta tengan una formación, información, experiencia y concienciación adecuadas y correctas y que no debamos recurrir a sanciones, como las multas, para que cumplamos las normas y de ese modo evitar los accidentes de tráfico. Y no sólo porque los coches llegarán a ser autónomos, sino porque seamos inconscientemente seguros a la hora de movernos.

Desde las mutuas comprobamos que las empresas no dan la misma importancia a la Seguridad Vial que al resto de disciplinas preventivas, como son la Seguridad, la Higiene, la Ergonomía o la Psicología y que, aunque muchas empresas ya estén implantando o tengan implantado un plan de movilidad, 1 de cada 3 trabajadores siguen muriendo durante sus desplazamientos, tanto al ir como al volver, como durante su jornada de trabajo y, en muchos casos, es por falta de concienciación.

Por todo ello, y para erradicar la otra pandemia que existe en el mundo y que provoca 1.300.000 muertes al año (nos referimos al tráfico y no al coronavirus), debemos formar a nuestros pequeños

desde las guarderías y hasta llegar a la edad adulta, en Educación Vial y no sólo en Seguridad Vial. Tenemos que enseñarles a respetar a los demás, a ceder el paso, a ayudar a cruzar la calle a una persona con movilidad reducida, a que al cruzar un paso de cebra hay que bajarse de la bicicleta, a saber qué significan las señales de tráfico y, por supuesto, a respetarlas, etc.

Una persona a la que se la ha educado en valores conseguirá respetar a los demás siendo peatón pero, sobre todo, siendo conductor, tanto de un coche, como de una moto e incluso de una bicicleta o un triciclo; porque, como nos recordaba la película

de Goofy "Motormanía", del año 1950, no actuamos igual siendo peatones que siendo conductores, y lo que tenemos que conseguir es que sí lo sea.

Como técnico de prevención y como padre pediría que la Educación Vial fuera asignatura obligatoria en el programa escolar, pero asumiendo también la parte que nos toca a las madres y padres y no dejar sólo a los colegios y, más concretamente a los profesores, la responsabilidad de que se encarguen de otra parte más de la educación de nuestros hijos. Los mayores debemos cumplir las normas de circulación porque nuestros hijos aprenden lo que ven; y si cruzamos cuando el muñeco está en rojo,

ellos también lo harán. Seamos el mejor espejo en el que nuestros hijos puedan mirarse.

Si logramos educar y concienciar a nuestros pequeños en Educación Vial, conseguiremos eliminar esa otra pandemia que no logramos erradicar, evitando que sigan muriendo millones de personas por accidentes de tráfico, que en muchos casos se podrían haber evitado, y además conseguiremos que lleguen a ser unas personas seguras, responsables y, sobre todo, respetuosas con los demás, en todos los aspectos de su vida.

Pueden encontrar más información sobre Seguridad Vial [aquí](#).



## ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado «es.movilidad», la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años.

La Estrategia constituye, junto con la **Agenda Urbana Española**, el pilar estratégico del ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.



## ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA



El Gobierno de España aprobó en la reunión del Consejo de Ministros celebrada el 8 de junio de 2021 la Estrategia Estatal por la Bicicleta, como apuesta por la movilidad sostenible. La estrategia supone impulsar este modo de transporte desde todos sus ámbitos: movilidad cotidiana, ocio, deporte, turismo y cadena de valor de la industria.

Por ello y por su potencial económico, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), partiendo de los trabajos realizados hasta 2019 por la Dirección General de Tráfico (DGT), ha asumido el papel de impulsor de dicha estra-

tegia y ha coordinado los trabajos para su redacción y posterior aprobación.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta es el primer plan de ámbito nacional que impulsa este modo de transporte de manera coordinada y transversal. Además, forma parte de las medidas incluidas en «es.movilidad», la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA, que constituye, junto con la Agenda Urbana, el pilar estratégico del ministerio para afrontar los retos de la movilidad en España en los próximos 10 años.

## XI PREMIOS DE LA SEMANA ESPAÑOLA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (PREMIOS SEMS 2021)



El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) han convocado de manera conjunta los XI **Premios de la Semana Española de la Movilidad Sostenible (Premios SEMS 2021)**.

El objetivo de estos premios es reconocer el esfuerzo que realizan las instituciones públicas y la sociedad civil para fomentar el cambio de hábitos en materia de movilidad, a través de su participación en la Semana Europea de la Movilidad.

Las candidaturas pudieron presentarse **desde el 5 de mayo hasta el 25 de junio de 2021**, ambos inclusive, y tanto los premios de SEMS 2020 como de SEMS 2021 se entregarán durante la Semana Europea de la Movilidad, que se celebrará del 16 al 22 de septiembre de este año.

Los premios cuentan con **tres categorías: ayuntamientos, sociedad civil y profesionales**

### de los medios de comunicación.

España ha estado cada año a la cabeza en participación a nivel europeo. En la pasada edición, participaron en España un total de 531 municipios, que implementaron 1778 medidas permanentes, y se registraron 292 "Mobility Actions" por parte de la sociedad civil.

Estas iniciativas de impulso a una movilidad urbana sostenible, que visibilizan la necesidad de coordinación entre Administraciones Públicas, con las empresas y con la sociedad, se relacionan con los principios de actuación de ambos ministerios, materializados en varios instrumentos programáticos como la **Agenda Urbana Española**, la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** o la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, que establece objetivos en movilidad sostenible como uno de los elementos clave para alcanzar la plena descarbonización de la economía antes del año 2050.

## CONCURSO DE CORTOMETRAJES DE EDUCACIÓN VIAL



La seguridad vial es un factor fundamental en la vida de todos los ciudadanos, independientemente de su edad. Aunque los niños y los adolescentes no puedan conducir, gran parte de su rutina diaria se lleva a cabo en escenarios en los cuales la circulación de vehículos cumple un papel importante, desde acompañar a sus padres en el coche hasta ir en bici o incluso cruzar la calle son acciones que requieren un buen conocimiento de las normas de seguridad.

Por ello, **RACE y Goodyear** han organizado este año, como viene siendo habitual, el concurso de Cortometrajes de Educación Vial para jóvenes de primaria y secundaria, que llega así a su novena edición. La entrega de premios tuvo lugar de manera virtual en junio de 2021.

**En el concurso pueden participar los centros educativos** del territorio español y aquellos centros de educación especial y ONG que trabajen para la educación de los menores.

## BILBAO, FINALISTA DEL PREMIO DE SEGURIDAD VIAL URBANA DE LA UE

El pasado 20 de abril, la Comisión Europea entregó los [premios "European Mobility Week" 2020](#), un galardón anual que ya va por su noveno año y que premia, por un lado, a la mejor **Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible** (premio SUMP) y, por otro, a la mejor **Seguridad Vial Urbana** de la Unión Europea.

**Bilbao** ha sido ciudad finalista del premio de Seguridad Vial Urbana gracias a las medidas recogidas en su [Plan de Movilidad Urbana Sostenible \(PMUS\)](#). Durante el año 2020, la ciudad vizcaína ha llevado a cabo mejoras en la seguridad vial de sus ciudadanos; entre otras medidas, disminuyó el límite de velocidad a 30 km/h en todo el casco urbano y redujo el tráfico de vehículos con el objetivo de incentivar la convivencia en un entorno compartido, de diferentes modos de transporte. Esta limitación de velocidad se impuso en junio de 2018, convirtiendo a la capital en la primera ciudad de más de 300.000 habitantes a nivel global en aplicar esta regulación.

Además, han creado nuevos caminos escolares y pasos de peatones continuos y seguros, y han

añadido espacios habitables en el centro de todos los distritos de la ciudad. Finalmente, ha puesto en marcha una campaña de comunicación y sensibilización para promover la seguridad vial, llevada a cabo por los vecinos y vecinas que han participado en debates y procesos de toma de decisiones.

Se espera que esta acción conduzca a mejoras en las condiciones y seguridad del tráfico de peatones y ciclistas, así como a una reducción de los contaminantes emitidos a la atmósfera y del ruido, mejorando así la salud ciudadana.



## LA FIGURA RELEVANTE EN EL ÁMBITO LABORAL: EDUARDO DATO, "PADRE DEL MINISTERIO DE TRABAJO" Y "REGULADOR DEL TRABAJO INFANTIL EN ESPAÑA"



Eduardo Dato, líder del Partido Conservador, presidente del Gobierno y del Congreso a principios del siglo XX.  
[Enlace de la fotografía](#)

El Congreso de los Diputados rindió homenaje el 9 de marzo de 2021, en el centenario de su desaparición a Eduardo Dato, líder del Partido Conservador, que fue presidente de Gobierno, del Congreso y alcalde de Madrid. También fue el 'padre' del Instituto Nacional de Previsión, antecesor del Ministerio de Trabajo del que él fue el primer titular en 1920.

Entre las medidas que impulsó, que se citan a continuación, merecen especial mención la re-

gulación sobre los accidentes laborales, de la que aún conservamos de forma idéntica la definición del accidente laboral en la actual Ley General de la Seguridad Social, y la regulación sobre el trabajo de las mujeres y los niños a principios del siglo XX.

Dato, nacido en La Coruña en 1856, fue el político que introdujo el mayor número de normas sociales en España. Impulsó los derechos laborales en España, siendo considerado como el primer legislador social en nuestro país. Fue un hombre polifacético, un jurista con vocación política e inquietudes sociales como muestran los siguientes ejemplos:

- la Ley de Accidentes de Trabajo, que fue el primer sistema de seguros sociales, en 1900.
- la Ley sobre el trabajo de mujeres y niños, para limitar la edad laboral de los menores, y proteger a las mujeres embarazadas, para que pudieran conservar el puesto después de su baja.
- la Ley del Descanso Dominical, medidas para la eliminación de la pobreza, alfabetización, entre 1902 y 1904.
- Impulsó el Instituto de Reformas Sociales que, con la participación de los trabajadores, creó las grandes leyes sociales del país.
- Dinamizó el parlamento para que se aprobaran rápidamente decretos y leyes como: regulación del Pago de Salarios, ley de Emigración, creación del Instituto Nacional de Previsión, ley de Tribunales Industriales, ley de conciliación y Arbitraje y Ley de Huelgas.

- Cuando fue presidente de Gobierno logró aprobar leyes para que no se persiguiera a los obreros por las huelgas, y también puso en marcha los reconocimientos médicos gratuitos en las empresas.
- En 1920, mediante decreto ley, crea el Ministerio de Trabajo, que absorbería las capacidades del Instituto de Reformas Sociales, uno de los más avanzados de Europa en cuanto a la protección de los trabajadores.

## NAPO, UN PERSONAJE DE ANIMACIÓN EN "EL CAMINO HACIA LA SEGURIDAD"



Napo es un personaje de animación que representa a un empleado de cualquier sector o actividad y que protagoniza, junto a otros personajes, distintas historias en las que detecta peligros o riesgos en su puesto de trabajo. El personaje principal,



## Informaciones útiles

Napo, y sus compañeros se expresan sin palabras. Sus historias tienen un valor educativo. Provocan preguntas y estimulan el debate en torno a aspectos específicos de la seguridad en el trabajo. A veces ofrecen soluciones prácticas o ayudan a encontrarlas. Es en esta mezcla de educación, neutralidad cultural y humor en estilo de animación donde reside la identidad de la serie «Napo»

El Consorcio Napo está compuesto actualmente por ocho miembros: AUVA (Austria), CIOP (Polonia), DGUV (Alemania), EU-OSHA (España), INAIL (Italia), INRS (Francia), SUVA (Suiza), y TNO (Países Bajos).

La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo reproduce copias de las películas de Napo a los centros de referencia nacionales de todos los estados miembros de la Unión Europea, aunque la autoría de las películas son de Vía Storia, productora.

En relación con la seguridad vial, Napo protagoniza la película [“Napo en ... el camino hacia la seguridad”](#) de 9 minutos y 43 segundos de duración. En esta película, Napo analiza algunos de los problemas a los que se enfrentan los conductores profesionales en la carretera y enfatiza la importancia de una buena planificación y preparación antes de que comience el viaje. Algunos elementos claves que se incluyen en la película son el transporte seguro de cargas, conducción marcha atrás, buen mantenimiento del vehículo, preparación para clima frío y alternativas a la utilización del vehículo fomentando el uso de transporte público o evitando desplazamientos innecesarios realizando videoconferencias.

### CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL



La Carta Europea de Seguridad Vial es una de las principales iniciativas de la Comisión Europea para alcanzar el objetivo general de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en carretera. Es un tema que preocupa cada vez más a los ciudadanos de la Unión Europea, pues la creciente facilidad para movilizarse ha resultado en un incremento en el número de accidentes, heridos y muertos en las carreteras. En toda Europa la seguridad vial se ha convertido en una prioridad: asociaciones, instituciones y compañías están llevando a cabo iniciativas innovadoras para reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico. A pesar de que últimamente ha habido una mejora en esta materia, aún queda mucho por hacer para reducir el número de accidentes en las carreteras europeas. Hasta la fecha, más de 3.800 entidades públicas y privadas, entre empresas, asociaciones, autoridades locales, instituciones de investigación, universidades y escuelas, se han comprometido con la Carta y han llevado a cabo acciones e iniciativas de seguridad vial dirigidas a sus

miembros, empleados y al resto de la sociedad civil. Aumentar la seguridad en las carreteras está en manos de todos.

### GUÍAS DIDÁCTICAS DE EDUCACIÓN VIAL DE LA DGT PARA LA EDUCACIÓN PRIMARIA

[La Guía Didáctica de Educación Vial para el primer ciclo de la Educación Primaria](#) y [Guía Didáctica de Educación Vial para 5º y 6º curso de Educación Primaria](#), pretenden proporcionar una herramienta de trabajo que sirva de ejemplo y facilite la labor docente, atendiendo a los aspectos teóricos y prácticos que conforman los programas de enseñanza-aprendizaje de la Educación Vial en esta etapa educativa.

La obra que se desarrolla en formato digital y se estructura en cuatro apartados, los dos primeros es-



## Informaciones útiles

tán dirigidos al profesorado (bases teóricas y ejemplificación de la unidad didáctica) y los dos últimos (unidad didáctica y juegos interactivos) destinados al alumnado, poseen un carácter eminentemente práctico, que tienen como finalidad la adquisición de conocimientos que contribuyan a consolidar conductas y hábitos viales correctos.

### CUENTOS PARA EDUCAR EN SEGURIDAD VIAL

La Fundación Mapfre recomienda en su página web ([en la sección de seguridad vial](#)) los siguientes libros, clasificados por edades, como recursos educativos para la educación en seguridad vial:

#### De 3 a 5 años.

– **Los transportes:** este cuento escrito por Xavier Deneux forma parte de una colección de libros que aborda **los primeros descubrimientos de seguridad vial para los más pequeños**. Con él aprenderán a familiarizarse con los distintos tipos de vehículos que circulan por la carretera a

través de imágenes y figuras en relieve que se convertirán en un juego estético de línea simple y moderna. Editorial Combel.

#### A partir de 5 años.

– **¡En marcha!**: este libro es imprescindible para que **los más pequeños se diviertan y aprendan seguridad vial** cuando salen de viaje. Con más de 30 divertidos juegos para no aburrirse durante los trayectos en coche, tren, barco o avión, incluye también papel especial, dos rotuladores borrables y 40 adhesivos reutilizables para jugar una y otra vez. Editorial Combel.

#### De 5 a 6 años.

– **El triciclo de Poti Poti:** en este libro, escrito por Miguel Howe León, se conoce a Poti Poti y se descubren todos los animales que montan en su triciclo: un mono, una serpiente, un conejo y hasta un elefante, que hará necesaria la intervención de un búho mecánico para recomponer el vehículo. Editorial MacMillan Infantil y Juvenil.

#### De 5 a 8 años.

– **Conducir es fácil:** este libro se coge como un volante y se mueve mientras se lee, girando a la izquierda o a la derecha, agachándose, acercando la nariz a la página o incluso dando vueltas. La lectura se convierte así en un viaje para niñas y niños (y futuros conductores) que se familiarizan con algunas normas de circulación básicas, de una forma práctica y muy divertida. Además, puedes encontrar actividades sobre este libro en la página **Niños y seguridad vial**. Editorial A Buen Paso.

#### De 8 a 11 años.

– **El coche de la momia:** el Equipo Tigre se enfrenta en esta ocasión a **un caso de seguridad vial**, un misterioso coche conducido por una momia que atropella a los peatones. La historia enganchará a los lectores más jóvenes, que después de resolver los enigmas que se plantean en cada capítulo, podrán enfrentarse también a actividades de comprensión lectora y convertirse en auténticos detectives viales. Editorial SM.

## Publicaciones de interés

- Dirección General de Tráfico (web). Recursos didácticos en educación vial. <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/>
- Dirección General de Tráfico. [“Plan Tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa”](#). 2020
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Cuaderno de reflexión. [Consideraciones y reflexiones sobre cómo mejorar la seguridad vial en el contexto laboral](#). 2019.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. [Informe de accidentes laborales de tráfico 2019](#).
- Fundación Abertis. [“Informe del impacto de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles”](#). 2018.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. [Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales](#). 2018.
- Organización Mundial de la Salud. [“Salve vidas – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial”](#). 2018.
- Organización Mundial de la Salud. [“Global status report on road safety”](#). 2018.
- Internacional Transport Forum. international Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD). [“Speed and Crash Risk”](#). 2018.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. [Pack de productos para el motorista de reparto de comida a domicilio - ¡Hazte visible!](#) 2017.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Nota Técnica de Prevención nº [1038: Dispositivos de sujeción de equipos de trabajo y cargas diversas sobre vehículos de transporte: seguridad](#). 2015.
- Organización de las Naciones Unidas. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE). “Together with UNECE on the road to safety”. [“Cutting road traffic deaths and injuries in half by 2020”](#). 2015.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. [Actividades económicas con mayor siniestralidad, penosidad y peligrosidad: Sector del transporte terrestre](#). 2010.
- Unión Europea. [“Mejores prácticas de seguridad vial”](#). 2010
- Unión Europea. [“Hacia un espacio europeo de seguridad vial”](#). 2010.



- [Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- [Real Decreto 39/1997](#), de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de prevención.
- [Real Decreto Legislativo 6/2015](#), de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- [Ley 18/1989](#), de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- [Real Decreto 1428/2003](#), de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- [Real Decreto 2822/1998](#), de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- [Real Decreto 818/2009](#), de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- [Real Decreto 443/2001](#), de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
- [Real Decreto 894/2002](#), de 30 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
- [Real Decreto Legislativo 8/2015](#), de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- [Código de Tráfico y Seguridad Vial](#)

**NOTAS:**

- *Todos los enlaces indicados han sido verificados en fecha 29 de septiembre de 2021.*
- *En esta publicación, cada vez que hacemos referencia a personas (alumnos, padres, profesores, etc.) hacemos referencia indistintamente a ambos géneros.*

**Hipervínculos:**

El INSST no es responsable ni garantiza la exactitud de la información en los sitios web que no son de su propiedad. Asimismo la inclusión de un hipervínculo no implica aprobación por parte del INSST del sitio web, del propietario del mismo o de cualquier contenido específico al que aquel redirija.

**Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:**

<http://cpage.mpr.gob.es>

**Catálogo de publicaciones del INSST:**

<http://www.insst.es/catalogo-de-publicaciones/>

