

**UNIVERSIDAD DE SALAMANCA**

**FACULTAD DE EDUCACIÓN**

**DEPARTAMENTO DE TEORIA E HISTORIA DE LA EDUCACIÓN**



**TESIS DOCTORAL**

**LAS POLICIAS LOCALES DE CASTILLA Y LEÓN EN MATERIA  
DE EDUCACIÓN VIAL: FORMACIÓN Y ACCIONES. MODELO  
DE INTERVENCIÓN “UN GUIÑO A LA VIDA”**

**JOSE MANUEL CANAL BOYERO**

**Salamanca, 2105**



**UNIVERSIDAD DE SALAMANCA**

**TESIS DOCTORAL**



**LAS POLICIAS LOCALES DE CASTILLA Y LEÓN EN MATERIA  
DE EDUCACIÓN VIAL: FORMACIÓN Y ACCIONES. MODELO  
DE INTERVENCIÓN “UN GUIÑO A LA VIDA”**

---

Director: José María Hernández Díaz

---

Codirectora: Violeta Manso Pérez

---

Doctorando: José Manuel Canal Boyero.



# **INDICE**





**LAS POLICIAS LOCALES DE CASTILLA Y LEÓN EN MATERIA  
DE EDUCACIÓN VIAL: FORMACIÓN Y ACCIONES. MODELO  
DE INTERVENCIÓN “UN GUIÑO A LA VIDA”**

**INTRODUCCIÓN.**

**1. LA EDUCACIÓN VIAL EN LA SOCIEDAD ACTUAL.**

1.1 La Seguridad Vial Mundial (Plan 2011- 2020)

1.2 La Seguridad Vial en Europa

1.2.1 Hacia un espacio europeo de seguridad vial (Plan de acción 2011-2020).

1.2.2 Italia.

1.2.3 Irlanda

1.2.4 Hungría.

1.2.5 Grecia.

1.2.6 Francia.

1.2.7 Finlandia.

1.2.8 Estonia

1.2.9 Eslovenia.

1.2.10 Eslovaquia.

1.2.11 Dinamarca.

1.2.12 Croacia

1.2.13 República Checa.

1.2.14 Chipre.

1.2.15 Bulgaria.

1.1.16 Bélgica.

1.1.17 Austria.

1.1.18 Alemania.

### 1.3 La Seguridad Vial en España.

1.3.1 Evolución en España desde 1980.

1.3.2 Estrategia de Seguridad Vial en España 2011-2020

### 1.4 La Educación Vial hoy en España

1.4.1. Evolución del concepto desde 1934.

## **2. LA EDUCACIÓN VIAL TAREA DE TODOS.**

### 2.1 Los agentes sociales.

2.1.1 La familia.

2.1.2 Los medios de comunicación.

2.1.3 Las administraciones públicas .

2.1.4 Los centros de formación de conductores

## **3. FORMACIÓN DE LAS POLICIAS LOCALES DE CASTILLA Y LEÓN EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL.**

### 3.1 Formación oficial

3.1.2 Necesidad de una formación oficial

### 3.2 La formación del nuevo Agente

### 3.3. Otras vías formativas.

3.3.1 Cuestionarios de recogida de información.

3.3.2 Estructura de los cuestionarios.

3.3.3 Resultados

3.3.3.1 Datos generales

3.3.3.2 Formación en materia de educación vial.

3.3.3.3 Acciones educativas desarrolladas en educación vial.

3.3.3.4 Necesidades educativas detectadas en educación vial.

### 3.4 Estudio comparativo con la formación recibida en la Policía de Madrid.

3.4.1 Resultado de los cuestionarios

3.4.2 Datos generales.

3.4.3 Formación en materia de educación vial

3.4.4 Acciones educativas desarrolladas.

3.4.5 Necesidades Educativas detectadas.

### 3.5 Conclusiones del estudio



#### **4. PROPUESTA DE UN MODELO FORMATIVO Y DE ACCIÓN PARA LAS POLICÍAS LOCALES DE CASTILLA Y LEÓN, “UN GUIÑO A LA VIDA”**

4.1 Formación.

4.2 Incorporación de temas en el proceso selectivo.

4.3 Incorporación de temas en la formación académica.

4.4 Hacia un modelo de intervención.

4.4.1 Análisis de la situación.

4.4.2 Identificación de la siniestralidad.

4.4.3 Desarrollo de la estrategia.

4.4.4 Evaluación de los resultados.

#### **5. CONCLUSIONES FINALES.**

#### **6. BIBLIOGRAFIA y WEBGRAFÍA.**

#### **7. ANEXOS.**



# **INTRODUCCIÓN**

---



Una de las principales lacras que soportan las sociedades modernas son los accidentes de tráfico; el precio que hay que pagar por la comodidad y las ventajas de los medios de transporte es muy alto, la vida en muchas ocasiones. Con la finalidad de hacer frente a esta problemática común a todo tipo de países (independientemente de su nivel de desarrollo) surgen diversas estrategias con el difícil, pero necesario objetivo, de frenar el avance de estos grandes asesinos sociales.

El concepto actual de educación vial es muy amplio y ha ido evolucionando con el paso de los tiempos hasta configurarse tal y como lo conocemos en la actualidad, respondiendo en cada momento a las necesidades sociales existentes. Hemos pasado de conocer una educación vial centrada en unos objetivos en los que primaba la enseñanza de las principales señales y normas de circulación que regulan el mundo del tráfico a considerarla como una apuesta por la vida, una intervención sistémica y unificada de toda la sociedad, un conjunto de valores y principios que son necesarios adquirir... Sin duda un salto de gran importancia que conseguirá que el fenómeno del tráfico se asocie al progreso de la sociedad y no al deterioro de su salud.

Podemos llegar a pensar que los gobiernos son los responsables de estudiar y poner en marcha medidas tendentes a garantizar la seguridad en nuestra vías; y es cierto, lo son, pero ¿son los únicos?. Evidentemente no. La lucha contra las consecuencias de los accidentes de tráfico implican a toda la sociedad sin excepción pues todos somos en medida alguna responsables de sus resultados, al estar participando de diferentes formas en el fenómeno vial (como conductores, peatones o viajeros). Somos parte del problema y de la solución, responsables y piezas clave en esta nueva forma de entender la educación vial. La familia como modelo de conductas viales y nexo de unión con los contenidos trabajados en los centros educativos (los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte no natural en la población infantil y juvenil). Los medios de comunicación (prensa, radio y televisión) debido a su gran poder socializador; vivimos en una sociedad de la información y no podemos trabajar al margen de ello. Los centros de formación de nuevos conductores son igualmente medios importantes ya que es aquí donde seguramente se realice el primer contacto de la persona con el vehículo a motor y donde aprenderá las habilidades y destrezas necesarias que le ayuden a convertirse en un conductor autónomo, así como el conjunto de normas que rigen la circulación y que le permitirán desplazarse por la vías con seguridad para el y para el resto de los usuarios de las mismas. Finalmente las administraciones públicas (como agentes educadores de primer orden) como impulsoras de proyectos,

investigaciones, publicaciones... tendentes a la implantación y mejora de la educación vial.

La educación vial no es un juego, ni un pasatiempo, ni actividades sin sentido para los niños y adultos con la finalidad de justificar que la sociedad hace algo por frenar los accidentes de tráfico... Cuando hablamos de educación vial estamos hablando de vidas, de personas con secuelas para toda su vida a consecuencia de un accidente evitable en muchos casos, de familias en las que la tragedia y el dolor entran de golpe en sus casas sin avisar un día cualquiera, de vidas rotas... Estamos ante una gran tarea educativa, quizá de las mas importantes y muchas veces la gran olvidada. Si la educación pretende la formación integral de las personas, su desarrollo y lograr seres autónomos, responsables y sociales... la educación vial debe tener un puesto privilegiado en los centros educativos. Todo el mundo forma parte del fenómeno vial con independencia de la edad, de su formación y muchas veces de su voluntad.

Es necesario entender y actuar, para que la educación vial sea una tarea tan importante como cualquier otra área dentro de la formación de una persona y se destinen el tiempo y los recursos necesarios al efecto. ¿Desaparecerán los accidentes?, seguro que no porque responden a muchos factores, pero las consecuencias de los mismos y el número de víctimas seguro que descienden bruscamente; haremos una sociedad mas segura, una sociedad mas justa.

Es evidente que la evolución de los diferentes sistemas de transporte ha ido poco a poco configurando la sociedad actual. El anhelo del ser humano por acortar tiempos y distancias, generar y mantener relaciones sociales en distintos lugares, la actividad comercial y mercantil, las diferentes formas de ocio... ha contribuido poderosamente a este desarrollo. Pero es sin duda el transporte terrestre el que con mayor fuerza influye en la sociedad y en consecuencia en el hombre tanto positiva como negativamente.

El uso del automóvil genera indiscutiblemente grandes beneficios para el hombre, pero a la vez debe pagar un alto precio por ello: contaminación, falta de espacio, ciudades incómodas... y lo mas triste, los accidentes de tráfico. En la medida que podamos incidir sobre estos aspectos negativos, podremos mejorar la calidad de vida de nuestra sociedad.

Son por ello los accidentes de tráfico los que presentan las consecuencias que mas ensombrecen los grandes beneficios del automóvil

por su gravedad y su crueldad. Tal es así, que se han llegado a considerar como un problema de salud pública de las sociedades modernas. En este sentido, la OMS (Organización Mundial de la Salud) ya hace más de dos décadas que considera necesaria la intervención en esta problemática social presente en todos los rincones del mundo y empiezan a surgir programas con los que afrontar esta grave situación; se insta a los gobiernos a crear políticas de investigación e intervención en los diferentes países (anexo I).

Para hacernos una idea de la magnitud de este fenómeno, si recurrimos a los datos facilitados por la OMS, cada año mueren 1,24 millones de personas como consecuencia de los traumatismos causados por los accidentes de tráfico y 50 millones resultan heridas de diversa gravedad<sup>1</sup>. La situación ha cambiado positivamente desde el año 2004 en que la OMS presenta los resultados de su estudio de accidentalidad mundial a pesar de encontramos con cifras ciertamente parecidas; debemos tener en cuenta al estudiar estos datos el aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, por lo que podemos deducir sin duda alguna que las estrategias e intervenciones realizadas hasta la fecha, **sí habrían mitigado el aumento previsto de las muertes reales**. En el año 2004 igualmente se celebra el Día Mundial de la Salud bajo el lema “*la Seguridad Vial no es accidental*”, fecha histórica en que por primera vez la OMS se centra en la seguridad vial, abogando por un enfoque sistémico considerando como áreas prioritarias del sistema los usuarios de la vía, el vehículo y las infraestructuras; este año coincide igualmente con la presentación del “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el Tránsito” desarrollado por la OMS y el Banco Mundial (BM) y que constituye el primer diagnóstico situacional sobre el tema a nivel mundial. Surge por lo anteriormente expuesto la necesidad de declarar mundialmente a los accidentes de tráfico un problema de salud pública.

Viendo la evolución de este problema, la propia OMS predice que para el año 2030, los accidentes de tráfico viario serán la quinta causa de muerte más importante del mundo y de problemas de salud, tras las enfermedades coronarias y respiratorias. Sin duda estas afirmaciones sorprenderían bastante a la ciudadanía si fueran conocidas por todos, ya que actualmente estamos viviendo una época de conformismo o aceptación de las cifras sobre muertos y heridos, que hacen que cuando se informan en

---

<sup>1</sup> Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013. Organización Mundial de la Salud.

los medios de comunicación lo veamos como “algo normal” o al menos asumido, en desplazamientos por festividades, vacaciones, etc.

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras <sup>2</sup>	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,4
15	Asfixia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

## Informe Organización Mundial de la Salud. Año 2013

En el mismo informe nos refleja qué personas son sus principales víctimas en lo que a su edad se refiere, afirmando que para los varones de entre 15 - 44 años los accidentes de tráfico son ya el principal riesgo para la salud. Es una predicción calamitosa sin lugar a dudas, ya que los accidentes de tráfico son en gran parte previsible: “*cada sociedad soporta el número de accidentes que está dispuesta a permitir*”<sup>2</sup> y no podemos consentir que estas estimaciones se consigan hacer realidad. Es una responsabilidad social.

<sup>2</sup> MANSO PÉREZ, Violeta. y CASTAÑO PARDO, Manuel: *Hacer reforma. Educación para la Seguridad Vial*. Salamanca. Editorial Anaya. 1995



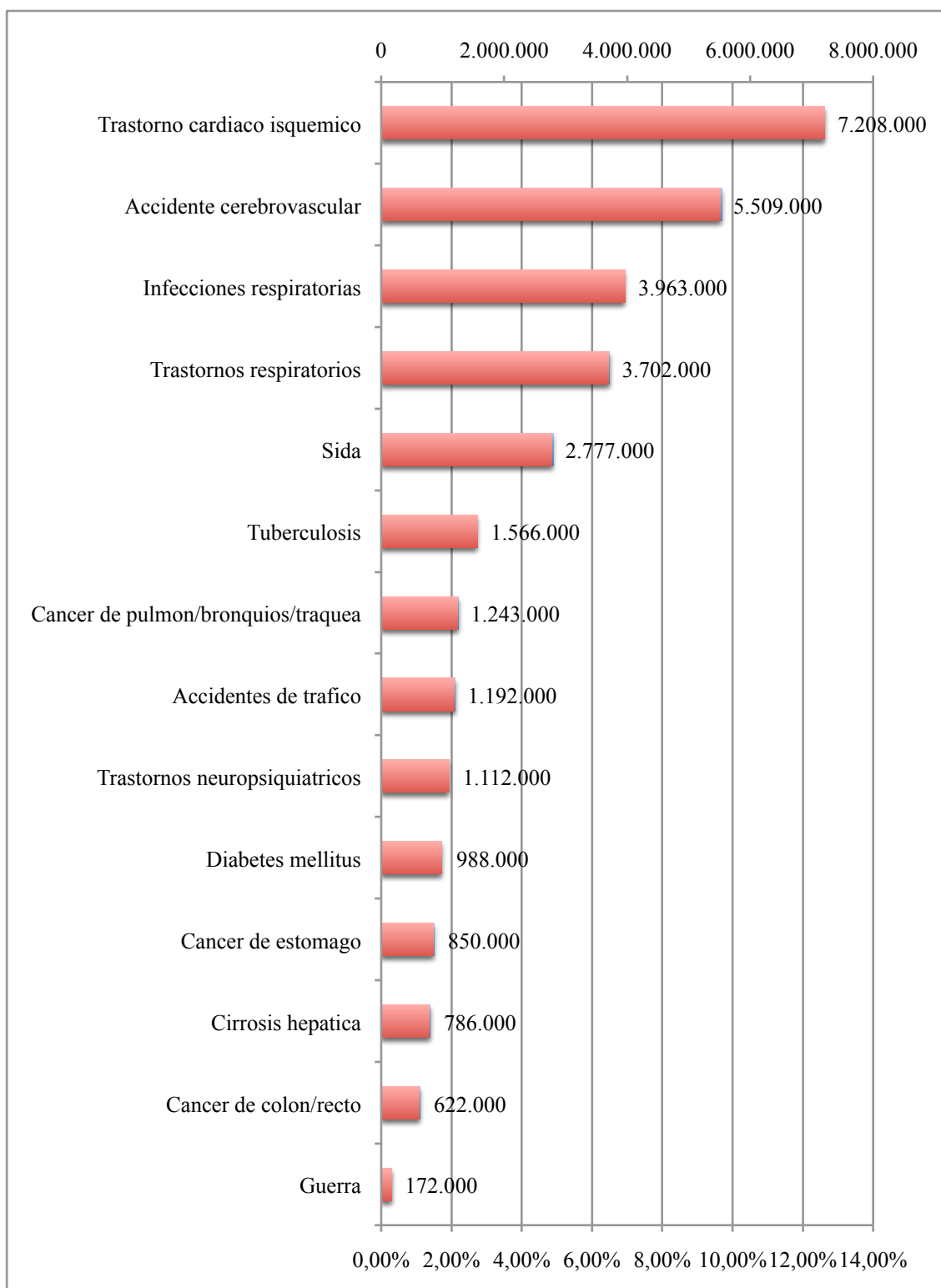
NO.	0-4 AÑOS	5-14 AÑOS	15-29 AÑOS	30-44 AÑOS	45-69 AÑOS	70+ AÑOS	TODAS LAS EDADES
1	Afecciones perinatales	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Tuberculosis	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares
3	Enfermedades diarreicas	Malaria	Tuberculosis	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Enfermedad pulmonar obstructiva	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
4	Malaria	Ahogamiento	Violencia interpersonal	Cardiopatía isquémica	Tuberculosis	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Afecciones perinatales
5	Sarampión	Meningitis	Lesiones autoinfligidas	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad pulmonar obstructiva	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Enfermedad pulmonar obstructiva
6	Anomalías congénitas del corazón	Enfermedades diarreicas	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Violencia interpersonal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Diabetes mellitus	Enfermedades diarreicas
7	Infección por el VIH/SIDA	Infección por el VIH/SIDA	Ahogamiento	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cirrosis hepática	Cardiopatía hipertensiva	Infección por el VIH/SIDA
8	Tos ferina	Tuberculosis	Incendios	Enfermedades cerebrovasculares	Traumatismos causados por el tránsito	Cáncer del estómago	Tuberculosis
9	Meningitis	Malnutrición proteino-energética	Guerras y conflictos	Cirrosis hepática	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cáncer colorrectal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones
10	Tétanos	Incendios	Hemorragia materna	Envenenamientos	Diabetes mellitus	Nefritis y nefrosis	Traumatismos causados por el tránsito
11	Malnutrición proteino-energética	Sarampión	Cardiopatía isquémica	Hemorragia materna	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad de Alzheimer y otras demencias	Diabetes mellitus
12	Sífilis	Leucemia	Envenenamientos	Incendios	Cáncer del estómago	Tuberculosis	Malaria
13	Ahogamiento	Anomalías congénitas del corazón	Aborto	Nefritis y nefrosis	Cáncer del hígado	Cáncer del hígado	Cardiopatía hipertensiva
14	Traumatismos causados por el tránsito	Tripanosomiasis	Leucemia	Ahogamiento	Cáncer de mama	Cáncer de esófago	Lesiones autoinfligidas
15	Incendios	Caidas	Enfermedades cerebrovasculares	Cáncer de mama	Cardiopatía hipertensiva	Cirrosis hepática	Cáncer del estómago
16	Tuberculosis	Epilepsia	Enfermedades diarreicas	Guerras y conflictos	Nefritis y nefrosis	Cardiopatía inflamatoria	Cirrosis hepática
17	Trastornos endocrinos	Leishmaniasis	Caidas	Caidas	Cáncer de esófago	Cáncer de mama	Nefritis y nefrosis
18	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Violencia interpersonal	Meningitis	Enfermedades diarreicas	Cáncer colorrectal	Cáncer de próstata	Cáncer colorrectal

## Informe Organización Mundial de la Salud. Año 2013

Mirando al pasado debemos hacer referencia (para ver la evolución de las cifras de accidentalidad) a otros prestigiosos organismos que estudian la magnitud de los accidentes de tráfico y nos muestran de forma clara la justificación para poder considerar a los mismos como un problema de salud pública; los resultados del informe realizado en el año 2004 por el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial) desprendían datos realmente escalofriantes al afirmar que durante el siglo XX los accidentes de tráfico se cobraron más de 35 millones de muertos y unos 1500 millones de heridos en todo el mundo (unas 700000 víctimas mortales y más de 15 millones de heridos cada año). Las cifras pueden parecer frías, pero solo cuando reflexionamos sobre ellas tras leerlas varias veces, es cuando nos damos cuenta de lo que supone. Esto hace que el número de víctimas de los accidentes de tráfico sea comparable a los efectos de las grandes epidemias que han castigado al mundo durante el siglo XX (SIDA, cáncer...). De forma gráfica si combinamos datos de la OMS y del INTRAS, podemos ver lo anteriormente expuesto de la siguiente manera:

## CAUSA DE LA MUERTE

## NÚMERO DE MUERTOS



**Estudio OMS e INTRAS**

De las aportaciones de estos informes es fácil darse cuenta como los accidentes de tráfico no son un aspecto negativo de un país en concreto, de países desarrollados o en vías de desarrollo, de países industrializados, o de un momento concreto del calendario... sino que son un grave problema mundial que como anuncia la OMS, si no ponemos soluciones urgentes se convertirán en el siglo XXI en los principales asesinos de nuestra sociedad.

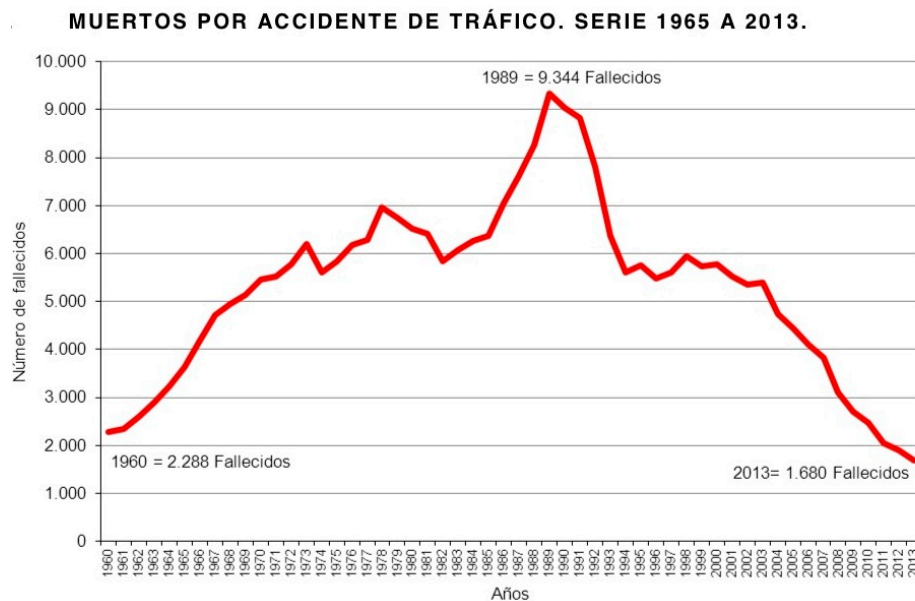
Centrémonos en Europa. Durante la década pasada, el número de muertos por accidentes en carreteras y ciudades fue superior a 600000, estimándose una media anual de mas de 150000 inválidos temporales o permanentes; es decir, cada hora habrían muerto entre carreteras y ciudades europeas entre 7 y 8 personas. Personas que todas ellas tenían una vida familiar, social... dejando atrás muchas mas cosas a mayores que su propia vida. La Comisión Europea de Seguridad Vial basándose en el éxito de programas anteriores (recordemos que en el periodo comprendido entre los años 2001-2010 se estima que salvaron mas de 78.000 vidas), lanza un nuevo Plan de Seguridad Vial 2011-2020 bajo el título “*hacia un espacio europeo de seguridad vial*” (anexo II), con un objetivo muy claro: reducir un 50% las muertes en las carreteras europeas entre los años establecidos. Para ello se apuesta por aumentar la seguridad de usuarios, vehículos e infraestructuras mediante medidas de cooperación nacional, intercambio de buenas prácticas, investigaciones, estudios, campañas de concienciación...

Descendiendo hasta España, vemos como el problema tuvo cotas muy serias con un índice de fallecidos muy elevado, si bien es cierto que en los últimos años se ha reducido bastante el número de vidas perdidas a causa de los accidentes. Pero nunca podemos felicitarnos en tanto en cuanto haya seres humanos que siguen dejando su vida en las calles de una ciudad o en las cunetas de cualquier carretera. Hace tan solo 20 años, 9000 personas perdían su vida en accidentes de tráfico y 170000 personas resultaban heridas. Hoy manejando cifras de 2014 estamos en cotas muy inferiores, en torno a 1131 fallecidos<sup>3</sup> (debemos tener siempre en cuenta para valorar correctamente estas cifras que en el año 1960 había un millón de vehículos y en el año 2014 el parque automovilístico ascendió a 30 millones). Esta evolución pese a ser positiva nos lleva todavía a cifras inadmisibles para una sociedad cualquiera. La intervención de las instituciones, agentes sociales, educativos... han conseguido sin duda poner bastante freno a esta lacra social. Queda patente de esta manera que el trabajo de todos en conjunto es la única solución para obtener datos cada vez mas positivos.

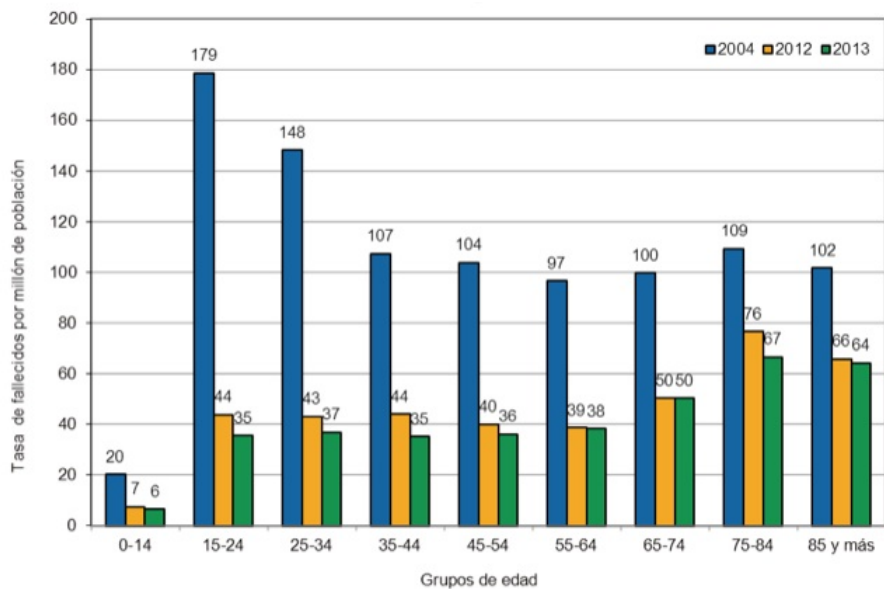
---

<sup>3</sup> Anuario Estadístico accidentes de la DGT 2014

De forma gráfica y basándonos en los datos oficiales ofrecidos por la DGT, podemos representar la evolución de estos resultados en nuestro País de la siguiente manera; sin duda todas las políticas y planes de actuación desarrollados desde los años 1990 van surtiendo efecto y sus resultados son patentes en esta gráfica, cuya línea roja debe seguir descendiendo hasta cotas donde solamente se refleje lo verdaderamente imposible de prevenir. España ha conseguido resultados que colocan nuestro país como el quinto de la Unión Europea con menor número de fallecidos por población. Igualmente ha presentado cifras inferiores a otros países con importantes niveles de desarrollo como Estados Unidos, Japón y Australia. La constatación de este avance en las cifras de la siniestralidad vial son un estímulo para seguir implementando acciones que reduzcan el número de víctimas como se ha venido haciendo hasta ahora.



En cambio la situación se hace aún mas dura cuando analizamos la edad de los fallecidos; podemos observar como destaca extraordinariamente la corta vida de las víctimas. Son la principal causa de mortalidad de los menores de 45 años. De esta manera, en muchos países se convierte en la principal causa de defunción de personas jóvenes.



**Tasa de fallecidos 2004-2013. Fuente DGT 2013<sup>4</sup>**

No sólo los accidentes de tráfico tiene un elevado coste humano. Existe otro tipo de consecuencias negativas a tener en cuenta ya que repercute de manera indirecta en todos los habitantes de una nación. No debemos olvidar las pérdidas de índole económico. Los costes directos en nuestro País ascienden a 4.620.000 de Euros y en el ámbito de la Unión Europea ascienden a 46.000.000 de Euros. Si estas cifras pueden ser ya algo escandalosas, no lo serán menos si la expresamos de otra forma mas significativa diciendo que constituyen hasta el 2% del PIB de los países desarrollados. En la siguiente tabla podemos ver de manera muy escueta los diversos costes que conllevan los accidentes de tráfico y se presenta de una forma muy gráfica la cantidad de recursos que son necesarios destinar a fin de suplir las consecuencias de los mismos, a pesar de que muchas veces el accidente no revista de una gravedad importante (costes médicos, administrativos, materiales...)

<sup>4</sup> Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2013 . Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Madrid. 2013

## **COSTES ECONOMICOS DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO**

### **Costes por victimas**

<b>Costes médicos</b>	<b>Rehabilitación médica</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Primeros auxilios y ambulancias<ul style="list-style-type: none"><li>-Accidentes y urgencias</li><li>-Tratamiento hospitalario</li><li>-Tratamiento ambulatorio</li></ul></li><li>-Tratamiento no hospitalario</li><li>-Ayudas y aparatos (material ortopédico)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Adaptación de viviendas para personas discapacitadas</li><li>- Transporte privado especial para personas discapacitadas</li><li>- Rehabilitación ocupacional/profesional</li><li>- Educación especial para niños</li></ul>
<b>Pérdida de capacidad productiva</b>	<b>Otros costes económicos</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Pérdida de producción de personas empleadas</li><li>-Pérdida de producción potencial<ul style="list-style-type: none"><li>-Pérdida de producción no comercial (Trabajo domestico)</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Visitas a enfermos</li><li>- Perdida de producción de los miembros de la familia</li><li>- Ayuda al hogar (servicio domestico)</li><li>- Funerales</li></ul>

### **Costes humanos**

- Pérdida de esperanza de vida (muertes)
- Sufrimiento físico y moral de la víctima (daños físicos y morales, deterioro de la calidad de vida, daños estéticos permanentes)
- Sufrimiento moral de familiares y amigos de la víctima

### **Costes por accidentes**

<b>Daños materiales</b>	<b>Costes administrativos</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Daños a los vehículos de (costes reparación o sustitución)</li><li>-Daños causados al medio ambiente<ul style="list-style-type: none"><li>-Degradación del entorno de la carretera</li></ul></li><li>-Daños a inmuebles</li><li>-Daños a la propiedad personal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Costes de policía</li><li>- Coste de servicio de bomberos</li><li>- Coste de gestión de seguros médicos</li><li>- Coste de gestión de seguros no médicos</li><li>- Costes legales</li></ul>

### **Estudio del INTRAS sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico**

Los gobiernos son los encargados de diseñar las líneas de actuación más apropiadas para reducir la siniestralidad en las carreteras. Estas políticas como todas, tienen un coste que debe ser sufragado con los presupuestos públicos y la inversión privada. A cambio se espera que generen un beneficio que en este caso es la reducción del número de accidentes. A pesar de que el sufrimiento de las víctimas de los accidentes de tráfico o la pérdida de una vida humana no puede expresarse en términos económicos, es necesario calcular el impacto general que sobre la economía de un país tienen los siniestros de circulación.

En este sentido ya en el año 2008, la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) realizó un informe con los datos aportados para esta Fundación por el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid, sobre los costes de los accidentes de tráfico a fin de invertir más en su prevención. Conocer el valor de lo que se destruye será de gran ayuda para valorar los beneficios que suponen las inversiones en seguridad vial.

Para representar lo expuesto sobre la necesidad de conocer lo que cuesta un accidente de tráfico, podemos tomar como ejemplo el referenciado en el informe de FITSA<sup>5</sup>. Las rotondas de tráfico son una medida más a la hora de reducir los accidentes de tráfico en las intersecciones. Imaginemos que una administración decide implantar una rotonda, en un cruce donde durante los últimos años han fallecido varias personas y heridas otras cuantas. El coste de la rotonda puede ser de 4,5 millones de Euros (presupuesto elevado sin duda), pero si se hubiese prevenido el país se hubiese ahorrado otros pocos millones de euros. Esto quiere decir que los beneficios sociales superarían los costes de elaboración de la rotonda y desde el punto de vista de la construcción, la rotonda sería una inversión socialmente rentable. Puntualizando un poco más, mientras que los costes de construcción de la glorieta los sufragaría la administración responsable de la carretera, los beneficiarios de la prevención de las lesiones son otros completamente distintos: las víctimas y sus familiares en primer lugar, y en otro plano la salud pública, policía, juzgados... que verían reducida su carga administrativa. Es decir unos pagan y otros se benefician. Se trata de saber que medidas verdaderamente rentables a nivel social debemos tomar; para ello debemos conocer estos costes, por muy frío que sea hablar de economía cuando lo que realmente

---

<sup>5</sup> FITSA: *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*. Madrid. 2008.

se pierde es la vida de las personas y las ganancias son las lesiones de diversa gravedad que sufren las víctimas.

A medida que un país esté más desarrollado, la estimación de los impactos de los accidentes de tráfico dentro de un contexto económico, se hace más necesaria con la finalidad de resarcir a las víctimas de los accidentados por un lado y desarrollar actividades y programas orientados a la prevención de los accidentes por otro.<sup>6</sup>

En el año 2011, la DGT financia un estudio para conocer los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Dentro de sus conclusiones admite que cada fallecido supone un coste de 1,4 millones de euros, mientras que un herido grave asciende a 219000 euros y un herido leve 6100 euros. En estos datos incluyen los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, etc). Todo esto nos lleva a cifras sorprendentes en nuestro país pues estaríamos hablando de costes comprendidos en una horquilla con un mínimo de 6000 millones de euros hasta 11.000 millones de euros, o lo que es lo mismo expresado en otros términos, costes comprendidos entre el 0,56% y el 1,04% del PIB.

En cualquier de los estudios reseñados, el de FITSA o el de la DGT, presentan cifras preocupantes; En el estudio de FITSA los cálculos son realizados utilizando el método de las indemnizaciones medias pagadas por las compañías de seguros a las víctimas de accidentes de tráfico; en el caso de la DGT los valores imputados a cada accidentado (fallecido, herido grave o herido leve) representarían el calculado a través del VVE.<sup>7</sup>

Llegando de esta manera a la conclusión de que la reacción de la masa social en conjunto con todas sus instituciones se hace necesaria en favor de la responsabilidad, la toma de conciencia, la unidad frente a un problema que afecta a todos... podemos afirmar que **la prevención es el elemento clave que debemos utilizar para afrontar con resultados positivos estas cifras tan escalofriantes**. Es necesario enseñar a la población que los accidentes existen y que nadie estamos libres de ser sus próximas víctimas, de sufrir sus consecuencias... se deben conocer

---

<sup>6</sup> De Dios Jiménez, Juan. Una valoración económica de los accidentes de tráfico: la necesidad del peritaje actuarial en las Sentencias del Tribunal Supremo. Universidad de Granada. 2011

<sup>7</sup> VVE: El valor de la vida estadística es el nivel de inversión que se puede justificar para salvar una vida. Es una valoración de un cambio en el riesgo, de tal manera que pueda salvarse una vida; no se refiere a la valoración del valor de una vida de una persona que evidentemente no tiene cálculo.



perfectamente cuales son los efectos de la conducción bajo los efectos del alcohol o de otro tipo de sustancias, las consecuencias de los excesos de velocidad en las carreteras y ciudades, los resultados de no respetar la señalización existente, el no ser educados vialmente, etc. Es necesario prevenir el accidente. Evidentemente una vez que surgen se pueden investigar sus causas y también nos ayuda a conseguir resultados muy válidos con los que trabajar... pero ya para otra vez y siempre para tratar de evitar otro, es decir para prevenir.

Al ver las estadísticas debemos hacernos las siguientes preguntas: ¿qué está ocurriendo?, ¿por qué en estos momentos en que la formación de los conductores se supone de buena calidad, las redes viarias nada tiene que ver con las de años pasados y los vehículos son mas seguros, seguimos teniendo cifras no deseadas?. En algo estamos fallando. Seguramente si en lugar de centrar nuestros esfuerzos en el estudio e investigación del accidente ocurrido a fin de subsanar los motivos del mismo para que en otra ocasión no surja, centráramos nuestra intervención en prevenir el mismo, en anticiparnos al suceso y sus consecuencias... veríamos como disminuiría aún mas esta maldita cifra de personas fallecidas que refleja la imposibilidad de una sociedad para poder hacer frente a una de sus principales lacras. Por ello hemos de considerar la prevención como una inversión a medio plazo.

Y ya centrados en la prevención como herramienta de trabajo para frenar los accidentes de tráfico, es fácil que nos hagamos la siguiente pregunta, ¿de quien es responsabilidad llevar a cabo esa tarea preventiva?, ¿quién debe formar a los ciudadanos para pensar en prevenir accidentes, a evitar situaciones de riesgo, detectar las surgidas...?, ¿es sólo tarea de los gobiernos, de las familias, de la escuela?. Evidentemente la respuesta es clara: **la prevención es tarea de todos**. Los accidentes afectan a toda la sociedad y por ello todos debemos poner nuestro granito de arena en la lucha contra ellos, cada uno desde su posición, unos legislando, otros educando, otros velando por el cumplimiento de las normas... pero la prevención es tarea de todos. Todos somos responsables y piezas clave en esta nueva forma de entender la educación vial. La familia como modelo de conductas viales y nexo de unión con los contenidos trabajados en los centros educativos, los medios de comunicación (prensa, radio y televisión) deben hacer uso de su gran poder socializador. Los centros de formación de conductores deben ser verdaderas escuelas de enseñanza y abandonar su consideración de lugares donde se “saca el carnet”; deben formar conductores conscientes de los riesgos y las consecuencias de sus actos, deben ser personas comprometidas con la seguridad de los demás ya que

esta empieza por uno mismo. Finalmente las administraciones públicas, como agentes educadores de primer orden, deben ser impulsoras de proyectos, investigaciones, publicaciones, medidas... tendentes a la implantación y mejora de la educación vial.

La administración pública no es un entidad en concreto sino un conjunto de organizaciones públicas (de diferente ámbito de acción) que realizan la función administrativa y gestión del Estado, poniendo al ciudadano en contacto directo con el poder político, satisfaciendo los intereses públicos de forma inmediata. De esta manera se convierte en una pieza clave e imprescindible para la educación vial.

Conocemos de diferentes medios y formas de participación de las administraciones públicas en materia de educación vial en cualquiera de sus ámbitos de actuación (local, autonómico y nacional), pero este estudio se centra en un medio en concreto de acción local y autonómica de manera directa: las policías locales.

Son muchas las ocasiones y las intervenciones de las policías locales en educación vial. En su quehacer diario la corrección de infracciones en materia de tráfico no deja de ser, con independencia de otro tipo opiniones, educación en cierto sentido. No se puede poner en duda que estos profesionales conocen de primera mano los problemas viales de las ciudades en las que realizan sus funciones y las principales causas de los mismos; sus despachos están en la calle y conviven diariamente durante su jornada laboral con el tráfico, sus problemas, sus consecuencias... y evidentemente son parte de la solución. Quien conoce un problema, convive con el, y lucha por evitar las consecuencias del mismo debe ser parte de la solución, no se puede obviar.

Pero hay otro tipo de intervenciones de los agentes de policía que tiene gran interés por sus destinatarios y la huella que pueden dejar en los mismos: son las acciones llevadas a cabo dentro de las aulas de los centros educativos; estas actividades tienen una destacada valoración por las administraciones, los centros educativos, los propios alumnos y asociaciones de padres; se basan en el desarrollo de programas y actividades puntuales encaminadas a reforzar la tarea educativa del docente y lo padres en materia de educación vial. Desde educación infantil hasta educación secundaria se desarrollan intervenciones puntuales o insertas en programaciones elaboradas al efecto que sin duda dejan huella en los alumnos. Nadie mejor para transmitir un sentimiento que aquel que lo vive y experimenta día a día.

Es en referencia a este tipo de intervenciones de las policías locales sobre las que debemos preguntarnos diferentes cuestiones encaminadas todas ellas a verificar si los alumnos reciben una formación de calidad y si consiguen los objetivos propuestos.

Este será el objetivo del presente trabajo en su parte inicial; de acuerdo con la situación actual de la educación vial en nuestro País, estudiaremos el desarrollo del trabajo de las policías locales en el ámbito de Castilla y León en materia de educación vial para conocer los resultados del mismo, la calidad que ofrecen en esta tarea de formadores viales, sus métodos, sus programas, sus carencias formativas, sus recursos...

Posteriormente y en función de los resultados obtenidos, se presentará un programa de intervención encaminado a reforzar la formación de los agentes de policía, y de esta forma conseguir resultados mas favorables en las tareas que realizan en los centros educativos, y al igual se presentará una posible herramienta de trabajo para estos profesionales.

Como integrante de la plantilla de la Policía Local de Salamanca destinado en la unidad de tráfico desde hace 15 años surge mi deseo, y por otro lado necesidad, de conjugar lo que ha sido mi formación académica en Educación y lo que es mi profesión actual, con la finalidad de aportar ideas, metodologías y recursos a los compañeros que actualmente desarrollan estas funciones. Para ello primeramente es vital conocer la situación actual. En la planificación y ejecución del estudio se establecen una serie de pautas que permiten sistematizar la investigación de forma que, superando una serie de fases se ha logrado alcanzar los objetivos planteados al igual que posibles actuaciones futuras. El proceso se desarrolla a través de los siguientes pasos:

- Formulación y definición del tema de estudio.
- Elaboración del instrumento para la obtención de datos.
- Recolección de datos.
- Organización y presentación de los resultados.
- Análisis de los resultados.
- Interpretación de los mismos.
- Comparación con otros datos recogidos de igual forma en otro colectivo.
- Resultados.

El trabajo consta de varias partes claramente diferenciadas que nos permitirán conocer el objeto de estudio de una manera clara, la importancia del mismo y nos ayudarán a llegar progresivamente a unas conclusiones:

- 1- De manera inicial estudiaremos la necesidad de la educación vial como freno a las consecuencias producidas por el tráfico y la situación de la seguridad vial en España y en el mundo. Para poder acercarnos a este concepto de educación vial como solución, es necesario conocer el problema al que trata de dar respuesta y contextualizarlo a diferentes niveles: mundial, europeo y nacional. Desde esta perspectiva podremos comprobar la situación de la sociedad española a nivel mundial y así medir los resultados de las intervenciones que se están desarrollando fruto del desarrollo de los programas definidos al respecto.
- 2- La educación vial es tarea de todos; existe el pensamiento de que la tarea de los gobiernos (a través de la legislación y acciones concretas) es suficiente para poder hacer frente a las necesidades viales de la población; no es así. Todos en determinados momentos y de diferentes formas somos parte del fenómeno circulatorio y nuestras conductas influyen en los demás. La solución está en todos nosotros como sociedad. Se trata de acciones, conductas, hábitos valores personales..., que son necesarios poner en práctica en la vida diaria y es necesario ayudar a su transmisión respecto al resto de ciudadanos. Debemos conocer cuales son los principales agentes sociales mas influyentes en esta tarea para poder incidir sobre ellos con la finalidad de que logren los mejores resultados en beneficio de todos; la familia, los medios de comunicación, los centros de formación de conductores... serán analizados en este apartado. A mayores dentro de estos agentes sociales se encuentran las administraciones públicas como agentes de primer orden debido a la importancia de sus acciones, y uno de los recursos que utilizan son las policías locales. Como eje central de este trabajo de investigación debemos conocer su funcionamiento, su estructura, su formación y las tareas que desarrollan en materia de educación vial con determinados colectivos. Se trata de analizar la formación de que disponen para desarrollar sus acciones formativas, sus metodologías, sus recursos e indudablemente sus resultados.
- 3- La tercera parte corresponde con la investigación propiamente dicha. El estudio tiene como objetivo comprobar el nivel de formación que presentan los agentes que desarrollan las tareas de la educación vial

en Castilla y León para el posterior desarrollo con éxito de las mismas. El análisis del perfil de estos agentes policiales, de la formación recibida en su proceso formativo como policías, las carencias educativas más importantes de estas personas respecto de las actividades a realizar, de los programas que desarrollan... será imprescindible para poder ratificar de una forma ya cierta y experimentada la hipótesis de la que parte este trabajo, que como veremos más adelante es que no existe una formación adecuada para el desarrollo de estas tareas y los agentes encargados del desarrollo de las mismas se encuentran solos y desasistidos en esta materia tan importante. Para ello se recurrirán a diversos métodos de recopilación de información y datos importantes:

- Cuestionarios: como elemento clave de recogida de información: se elaborará una batería de preguntas de respuestas cerradas en las que los agentes que actualmente desarrollan las tareas de educación vial en cada provincia (dentro de Castilla y León), aportarán a través de sus respuestas datos que describirán y definirán de forma clara cuáles son los principios básicos de sus actuaciones, qué tipo de formación reciben al respecto y en base a qué se realizan sus intervenciones en los centros educativos, así como los resultados obtenidos.
- Análisis comparativo con la CC.AA. de Madrid: con la finalidad de poder comprobar si estos datos obtenidos a través de los cuestionarios en Castilla y León reflejan una realidad única de esta Comunidad Autónoma o por el contrario es la línea dominante en el funcionamiento de otras comunidades españolas, se recogerán las respuestas a estos mismos cuestionarios de los agentes de la Policía Municipal de Madrid para analizarlas de manera inicial por separado y posteriormente comprobar las diferencias existentes en el funcionamiento en estas dos comunidades.
- Entrevistas a diferentes personas con responsabilidad dentro de los cuerpos policiales en este ámbito de actuación y a personal ajeno con relevancia en materia de educación vial, con la finalidad de analizar si realmente estas actuaciones se desarrollan

en base a la creencia de sus beneficios en la educación de los más jóvenes o como un mero trámite de acción social sin responder a ningún tipo de programa y tan solo justificar una intención.

- Observación de las actividades: es necesario entrar en el aula con los agentes para observar como desarrollan las sesiones con los jóvenes y poder obtener información de primera mano de los objetivos de sus sesiones, ver la metodología utilizada, los recursos empleados, los problemas con los que se encuentran y la forma de resolverlos, y evaluar junto con los protagonistas los resultados. Aquellos aspectos que no recojan los cuestionarios serán completados con esta valiosa información que llega de manera directa.

4- Modelo Formativo “un guiño a la vida”: Debemos dirigir la mirada igualmente a otros países donde el desarrollo de las actividades de educación vial se desarrollan de manera exitosa, a fin de poder obtener claves, objetivos o procedimientos que ayuden a mejorar nuestro sistema, o al menos podamos comparar la calidad de nuestras actuaciones en referencia a sistemas de contrastados beneficios viales. Bien es cierto que cada sistema educativo responde a unas necesidades sociales determinadas, a unos momentos históricos concretos, a un tipo de cultura... pero no se trata de estudiar los sistemas educativos de diferentes países, sino aquellas estrategias, actividades, procedimientos que nos puedan ser de utilidad para poder mejorar nuestras acciones en materia de educación vial y mas concretamente, las acciones policiales dentro de los centros educativos. Este trabajo pretende finalizar con una aportación de utilidad para todos aquellos profesionales de las policías locales de Castilla y León que les ayude a desarrollar sus tareas con la calidad necesaria que merece y requiere toda intervención en una aula. Si la hipótesis inicial de la que parte este estudio (formación inadecuada) se confirma presentando unas carencias formativas importantes, de metodologías y de recursos, es necesario corregir o al menos intentar modificar esta situación. Para ello se desarrollará un proyecto formativo destinado a este grupo de agentes encargados de apoyar las tareas del profesor en materia de educación vial, con la finalidad de que reciban una formación completa sobre aquello que

posteriormente van a desarrollar en los centros educativos o con determinados colectivos: conocimiento teóricos sobre educación vial, psicología de los diferentes colectivos con los que se van a centrar sus actuaciones, presentación de diferentes recursos a su alcance que le servirán para reforzar sus intervenciones, (DGT, Internet, Bibliotecas...), cómo elaborar programaciones concretas para trabajar determinados objetivos, recursos evaluativos que le permitan valorarse como ponente y a su sistema de trabajo... Todo ello nos desembocaría en un giro importante respecto de lo que está sucediendo en las aulas, y a trabajar de manera real programas de educación vial que respondan a momentos o necesidades concretas, coordinados respecto de programaciones generales con otros organismos. Evidentemente no se puede perder nunca la realidad, y no podemos considerar nunca a estos agentes como profesionales de la educación, pero ello no exime a los mismos de tener la formación mínima necesaria que garanticen el éxito en sus tareas. Cuando una persona entra en un aula para trabajar con alumnos, debe hacerlo con un aval mínimo que garantice la validez de su trabajo. Por ello el proyecto que se elaborará en función de los resultados obtenidos será simple, conciso y atacará de manera directa a las principales deficiencias que se detecten, siendo sin duda una opción para que aquellas áreas de la administración encargadas de la formación de los policías locales puedan introducir en los programas formativos de los agentes aquello que estimen necesario y positivo

Seguramente los resultados obtenidos nos arrojen datos que puedan ser utilizados para reflexionar sobre el grado de satisfacción en esta tarea y poder realizar un programa de trabajo común que unifique a todas las policías locales de nuestra comunidad autónoma o al menos entregarles un recurso que les ayude en su trabajo en las aulas a tomar conciencia de la importancia del mismo y crean en lo que hacen como una verdadera aportación en materia de seguridad vial para la sociedad a la que sirven.





# **1. LA EDUCACIÓN VIAL EN LA SOCIEDAD ACTUAL**

---



## **1.1 LA SEGURIDAD VIAL MUNDIAL (PLAN 2011 – 2020)**

Partiendo ya de la idea de que los accidentes de tráfico son una lacra que presentan todas las sociedades actuales sin distinción de su estado evolutivo, resulta conveniente hacer un pequeño y rápido repaso por la historia de lo que conocemos como seguridad vial, a fin de poder observar donde encontramos los orígenes y evolución de este concepto y por derivación la necesidad de educar a los miembros de la sociedad en unos contenidos viales.

Sería lógico pensar que cuando surge el primer automóvil es cuando obliga la necesidad de formar vialmente a los usuarios. No es así. Los problemas de tráfico han estado presentes en todas las sociedades desde sus inicios. Nos sorprendería ver como muchos problemas que ahora nos angustian y pensamos que son nuevos derivados de la vida actual, llevan presentes miles de años en nuestra sociedad y es mas, como afirma el Dr. Luis Montoro González<sup>8</sup>, difícilmente podríamos entender la situación del tráfico actual y sus consecuencias sin remontarnos a los tiempos pasados. No podemos por tanto empezar la historia de la seguridad vial en el siglo XIX, a pesar de que fuera en este siglo en el que tiene su protagonismo el motor de explosión.

Podemos considerar cinco grandes momentos en esta extensa historia del tráfico:

- 1- Desde el descubrimiento de la rueda hasta el nacimiento del Imperio Romano: la rudimentaria tecnología de los vehículos y la falta de vías para ellos, nos lleva a afirmar la inexistencia de todo tipo de “normas de circulación” o regulación alguna de la materia. Pero es necesario reflexionar y reconocer que con el descubrimiento de la rueda se iniciaba una nueva era para la historia de la humanidad y que con el tiempo sería el origen de todos los problemas derivados del tráfico y la seguridad vial. Es impresionante pensar en esto, si nos damos cuenta que la rueda se piensa que surge unos 4000 años antes de Jesucristo, en Sumer, Babilonia. Sería uno de los secretos mejor guardados hasta el punto que otras civilizaciones como la Egipcia por ejemplo tardarían tiempo aún en conocerla. Existen documentos en los que se recoge información sobre

---

<sup>8</sup> Tráfico y Seguridad Vial: 6000 años de historia

los primeros problemas de tráfico que existirían ya en Babilonia por el elevado número de carruajes y caminos.

- 2- La segunda etapa abarcaría desde la aparición del imperio romano hasta su desaparición, periodo en el que se van a producir acontecimientos importantes relacionados con el tráfico como son la aparición de las primeras normas reguladoras del tráfico y la consolidación de un red viaria de comunicación terrestre en Europa y parte de Asia. En relación a las normas de circulación tenemos que hacer referencia a las señales de tráfico, ya que es en la antigua Roma donde podemos encontrar su origen. Obviamente nada tienen que ver con las que hoy utilizamos; como nota curiosa decir que la señal de entrada prohibida consistía en un palo que se introducía en un orificio a la entrada de la calle, y se cambiaba de zona en función del tráfico existente (anticipo de la señal eléctrica móvil actual). La señal del dios Hermes-Mercurio, que se colocaba en aquellos cruces mas peligrosos por la velocidad que desarrollaban los carros, era la señal de STOP, etc.
- 3- El tercer periodo estaría comprendido entre la caída del Imperio Romano hasta la Edad Media, donde no es que no se avance, sino mas bien se retrocede a la situación de inicios del Imperio Romano ya que las normas de circulación existentes en cada reino son de los mas dispares, diferentes, y a mayores se abandonan y desaparecen las redes viarias creadas por los romanos.
- 4- La cuarta etapa la podríamos situar entre el Renacimiento hasta mediados del siglo XIX: los vehículos tirados por animales llegan a tener un grado de sofisticación importante proliferando con bastante fuerza. La red de caminos de Europa mejora bastante al igual que en el interior de las ciudades por lo que se propicia la aparición de bastantes normas que regulen el tráfico y el uso de vehículos en los caminos y en las ciudades.
- 5- Y ya llegamos a la quinta etapa, que comprende desde finales del siglo XIX hasta nuestros días, donde la regulación de la materia del tráfico es prácticamente total. El apasionante descubrimiento del motor y con el todas las ventajas que conlleva será la por excelencia la nota característica de esta etapa.



## La primera muerte por accidente de tráfico en el mundo

El 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll, una mujer de 44 años, madre de dos hijos, se convirtió en la primera víctima mortal de un accidente de tráfico. Ella y su hija adolescente iban de camino a un espectáculo de baile en el Crystal Palace de Londres, cuando Bridget fue arrollada por un coche al atravesar los jardines del palacio. El coche iba «a gran velocidad» afirmó un testigo. Posiblemente fuera a 12,8 km/h, cuando no debía ir a más de 6,4 km/h. El conductor era un joven que ofrecía paseos en coche para mostrar el nuevo invento, y, según algunos testigos, estaba tratando de impresionar a una joven pasajera. En la investigación, el funcionario encargado afirmó: «Esto no debe volver a ocurrir nunca más.»

Fuente: World's first road death. Londres, Roadpeace.  
(<http://www.roadpeace.org/articles/WorldFirstDeath.html>, consultada el 11 de diciembre de 2003).

Sin embargo es en el año 1896 cuando parece ser que se empieza a hablar, al menos en Londres, de lo que ya se considera un accidente de tráfico. El accidente se cobra la primera víctima mortal, una madre de dos hijos con 44 años de edad, que es atropellada cuando iba con su hija a un espectáculo de baile. Según manifiesta la noticia, fue arrollada por un coche al atravesar los jardines de palacio que al parecer iba a 12,8 Km/h en lugar de hacerlo a la velocidad que debía (6,4 Km/h). Indican igualmente que el joven conductor se dedicaba a dar paseos a personas en el coche y tratando de impresionar a la chica que llevaba, excedió la velocidad en un lugar en el que no debía hacerlo. El castigo para este joven como vemos en el texto, ninguno, solo las palabras del encargado: “esto no debe volver a ocurrir nunca mas”.

A pesar de lo anecdótico de la noticia, que seguramente al leerla nos genere una sonrisa por las circunstancias que la rodean (pero dentro de la

tragedia que comunica la misma), nos ofrece información muy importante que si la analizamos seguramente nos recuerde algo: conductor joven inexperto que trata de hacer alardes con su vehículo y forma de conducir, exceso de velocidad en lugar inadecuado, atropello con una víctima mortal y una familia rota... y como no también tenemos la sentencia: impunidad total para el conductor. A pesar de estar en 1896, ¿nos resulta conocida esa fórmula, es decir, joven inexperto, velocidad, atropello, impunidad?. Seguramente responderíamos que si, es mas, convivimos con situaciones como estas casi a diario. Una vez mas podemos afirmar que los problemas actuales derivados del tráfico no son fruto de esta sociedad.

Es sin duda desde el año 1886, año que “se acepta” como nacimiento del automóvil con el coche que consiguiera crear Benz, cuando comienzan los problemas del tráfico mas serios, pero como vemos sus causas, sus consecuencias... han estado siempre presentes en la sociedad.

Muchas han sido las iniciativas a todos los niveles que han ido surgiendo con la finalidad de ofrecer estrategias posibles para hacer mas seguros nuestros desplazamientos. Desde le 2011 se inicia una década con un contexto económico, social y político muy diferente al de periodos anteriores que exige una gestión adeudada de todos los factores que afectan al bienestar de la ciudadanía. En la materia que nos compete y a pesar de cambios en los comportamientos de la ciudadanía tanto como conductor, viajero o peatón, una mejora en la red viaria y en el parque de vehículos, es necesario generar un nuevo impulso en las políticas de seguridad vial. El coste en vidas humanas ha exigido el planteamiento de políticas activas por parte de la diferentes organizaciones implicadas en Seguridad Vial, bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por la vías con unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y en el que todos los agentes implicados tienen su responsabilidad. A finales del 2009 tiene lugar la “Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial” (anexo III) de donde se obtienen 11 líneas generales de acción para el tratamiento de la seguridad vial y que de manera resumida se presentan a continuación<sup>9</sup>:

- 1- Cooperar en la aplicación de las recomendaciones contenidas en el Informe sobre la Prevención de las Lesiones en los Niños.
- 2- Reforzar la función rectora de los organismos del Estado en materia de Seguridad Vial.

---

<sup>9</sup> Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar. Moscú, 19-20 de Noviembre de 2009

- 3- Formular objetivos posibles pero ambiciosos vinculados a las inversiones e iniciativas políticas previstas y movilizar los recursos necesarios para su cumplimiento.
- 4- Generar políticas e infraestructuras para la protección de todas las personas que participan en el tránsito y especialmente de los colectivos mas vulnerables.
- 5- Establecer sistemas de transporte mas seguros y sostenibles.
- 6- Armonizar los instrumentos jurídicos y normativos.
- 7- Perfeccionar las leyes y el sistema de registro de los medios de transporte y los conductores sobre la base de normas internacionales.
- 8- Animar y apoyar a las organizaciones a que contribuyan activamente al aumento de la seguridad del tráfico relacionado con la vida profesional.
- 9- Fortalecer la cooperación entre todos los agentes públicos y privados que intervienen en la seguridad vial.
- 10- Mejorar la recopilación de datos a nivel nacional y su comparativa a nivel internacional.
- 11- Fortalecer los servicio de atención prehospitalaria y hospitalaria en caso de lesiones, así como los servicios de rehabilitación y reintegración social.

En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos. Además, se invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados.

Ateniéndose a lo que precede, este Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales.

La justificación la encontramos por un problema de magnitud ascendente si no se ponen soluciones inmediatas. Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tráfico (más de 3000 defunciones diarias). Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tráfico. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Naciones Unidas, consciente del desafío al que se enfrenta decide denominar este decenio como “Década de acción para la Seguridad Vial”, con la firme intención de detener e invertir la tendencia actual de aumento de víctimas de accidentes de tráfico a nivel mundial para 2020.

Las actividades que forman parte del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (anexo IV) también tendrán un impacto en las medidas adoptadas para mejorar los sistemas de desarrollo sostenible.

Los traumatismos causados por el tráfico pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Entre las intervenciones eficaces figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito. Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.



Cada vez hay una mayor concienciación de que la situación actual en materia de Seguridad Vial constituye una crisis con repercusiones sociales y económicas devastadoras que ponen en peligro los logros que se han alcanzado recientemente en materia de salud y desarrollo. La Seguridad Vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio. Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tráfico, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas. En las resoluciones se ha pedido un refuerzo de la cooperación internacional.

La Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en su informe de 2009. La propuesta ha sido respaldada por una amplia gama de personalidades, así como por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. El Secretario General de las Naciones Unidas ofrecería un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos tanto a nivel nacional como mundial. Los países de ingresos bajos y medianos pueden utilizarlo para acelerar la adopción de programas de seguridad vial eficaces y rentables, en tanto que los países de ingresos altos pueden aprovecharlo para mejorar sus resultados en materia de seguridad vial, así como para compartir sus experiencias y conocimientos con los demás.

La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Si bien apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado Miembro. La resolución pide que la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un Plan mundial para el Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

En 2010, las comisiones regionales de las Naciones Unidas ultimaron un proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, en cuyo informe definitivo se reconoce el valor de fijar objetivos para mejorar la seguridad vial y se proporciona asistencia a los gobiernos de los países de ingresos bajos y medianos en la elaboración de esos objetivos.

Los principios rectores en que se basa el Plan para el Decenio de Acción son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tráfico. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas (la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir) constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial.

Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la Policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

El Plan para el Decenio reconoce asimismo la importancia de la implicación local y nacional, y de la participación de varios sectores y organismos. Las actividades encaminadas a lograr la finalidad del Decenio deberían ejecutarse en el nivel más apropiado y debería alentarse la participación de diversos sectores (transporte, salud, Policía, justicia, planificación urbana, etc.). Se deberían incluir las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil y el sector privado en el desarrollo y ejecución de actividades nacionales e internacionales tendentes a la consecución de la finalidad del Decenio.

A ese respecto, es esencial que se disponga de legislación relativa a la seguridad vial. Esa legislación tiene que estar lo más armonizada posible entre los países. Por consiguiente, los principales acuerdos y convenios o convenciones internacionales conexos de las Naciones Unidas deberían servir de base para la legislación sobre seguridad vial a escala mundial, como se señala en las resoluciones y los informes de las Naciones Unidas. Además, habría que prestar una atención especial a los grupos más vulnerables, a quienes viven en países con conflictos o donde la seguridad vial no está integrada en el concepto de calidad de vida.

La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

- adhesión a los principales acuerdos y convenciones y convenios conexos de las Naciones Unidas y aplicación plena de los mismos, y utilización de otros a modo de principios para promover las versiones regionales, según proceda.
- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.
- desarrollo de capacidad a escala nacional, regional e internacional en materia de seguridad vial.

## **1.2 LA SEGURIDAD VIAL EN EUROPA.**

La finalidad de la política de transportes de la Unión Europea es que crear sistemas de transportes que satisfagan las necesidades de nuestra sociedad desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Para la prosperidad de Europa son esenciales unos sistemas de transporte eficaces, ya que éstos influyen notablemente en el crecimiento económico, el desarrollo social y el medio ambiente. El sector del transporte genera el 7 % del PIB europeo y cerca del 5 % de los puestos de trabajo de la UE.

Estamos hablando de un sector importante, que contribuye en gran medida al funcionamiento de la economía europea en su conjunto. La movilidad, tanto de las mercancías como de las personas, es un componente esencial de la competitividad de la industria y los servicios europeos. A mayores y lo más importante, la movilidad también es un derecho fundamental de los ciudadanos. La política de transportes de la Unión Europea se ha desarrollado con rapidez en los últimos quince años y siempre tratando de proporcionar a los europeos unos sistemas de transporte eficientes y eficaces que tengan las siguientes características:

- Soluciones de transporte asequibles y de gran calidad que contribuyan de forma decisiva a la libre circulación de personas, mercancías y servicios, así como a garantizar la capacidad competitiva de la industria europea.
- Protección de medio ambiente, garantía de la seguridad del aprovisionamiento de energía, y protección del pasajero y del ciudadano.
- Fomentar un elevado nivel de protección y mejora de la calidad del medio ambiente. Los daños generados sobre el medio ambiente han crecido sustancialmente y en el futuro persistirán problemas sanitarios y medioambientales importantes (contaminación atmosférica)
- Mejorar la calidad del empleo y cualificar a los trabajadores del sector del transporte europeo.
- Proteger a los ciudadanos europeos, en su calidad de usuarios y de proveedores de servicios de transporte.
- Conexión internacional, con una proyección de las políticas de la Unión para reforzar la movilidad sostenible, la protección y la innovación, mediante la participación en organizaciones internacionales. El papel de la UE como líder mundial en soluciones de transporte sostenible, industrias, equipos y servicios todavía debe ser más reconocido.

En un plano de gran importancia se sitúa también la reducción del número de fallecidos por accidentes de tráfico. Desde el Programa de acción europeo de seguridad vial adoptado en 2003 se insiste en esa meta. Más allá de ese objetivo, el mensaje no dejaba lugar a dudas porque, aunque el debate sobre el mayor grado de eficacia a nivel europeo, nacional, regional o privado no era nuevo, el programa de 2003 introdujo el concepto de “responsabilidad compartida”. Las iniciativas dirigidas a aumentar la seguridad vial se adoptan entonces desde toda una serie de esferas. Algunas, únicamente a nivel local, las dirigidas a hacer más seguras las vías, o simplemente personal, por ejemplo, por medio del comportamiento responsable; otras requieren la participación de varios agentes, (por ejemplo cuando, en respuesta a la demanda de los consumidores, la industria automovilística toma la iniciativa de fabricar vehículos más seguros). Queda patente que el objetivo sólo se alcanzaría con un esfuerzo conjunto de las administraciones públicas de todos los niveles, de las industrias automovilística y de construcción de carreteras, de los gestores de infraestructuras y de los propios usuarios de las vías. Se promueve la celebración de un día anual de la seguridad vial, que se viene celebrando anualmente, con la publicación de cifras anuales en este ámbito en cada uno de los Estados miembros, y que ha permitido aumentar la sensibilidad y estimular el intercambio de buenas prácticas. En definitiva, la acción europea pasaba por aplicar un enfoque integrado de la seguridad vial que se centrara en el diseño y la tecnología de los vehículos, en las infraestructuras y en los comportamientos, incluida una reglamentación cuando fuera necesario, organizar actividades de sensibilización, celebración de un día al año dedicado a la seguridad vial, examinar continuamente y establecer normas de seguridad en los demás modos de transporte, reforzar el funcionamiento de las agencias de seguridad europeas y extensión gradual de sus tareas relativas a la seguridad.

Han sido muchos los pasos firmes que se han ido dando hasta consolidar un proyecto que se va fraguando con el paso de los años. En Julio de 2010 la Comisión Europea publicó el Eurobarómetro de Seguridad Vial, en el que se estima que si todo el mundo utilizara el cinturón de seguridad, respetara los límites de velocidad y no condujera bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cada año se salvarían más de 12.000 vidas en la UE. El objetivo que persigue el Eurobarómetro de Seguridad Vial es, en primer lugar, saber cómo los ciudadanos de los estados miembros perciben la seguridad vial como uno de los problemas más preocupantes en la UE, en segundo lugar, conocer mejor aquellas áreas de seguridad vial en las que a los ciudadanos de la UE les gustaría que los Gobiernos nacionales trabajasen más y aquellas otras en las que los

ciudadanos piensan que los Gobiernos nacionales no están haciendo aún lo suficiente, y por último, identificar aquellas otras áreas de la política de seguridad vial a la que los ciudadanos de la UE les gustaría que sus Gobiernos consideraran como prioritarias. Se realizaron un total de 25.629 entrevistas vía telefónica y presencialmente entre ciudadanos residentes en todos los Estados Miembros de la UE.

Entre las principales conclusiones el documento cita las siguientes: 7 de cada 10 entrevistados dijeron utilizar su vehículo normalmente, el 49% prácticamente toda la semana, el 16% de 1 a 3 veces por semana el 3% de 1 a 3 veces por mes y 1% menos de una vez por mes. El documento analiza también las diferencias de opinión entre los que son conductores y los que no lo son. El 94% de los encuestados perciben la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas como un problema de seguridad vial muy importante, el 78% considera que también lo es la conducción con exceso de velocidad y el 74% la no utilización del cinturón de seguridad. Aunque el 76% de ellos consideró que conducir mientras se habla por el teléfono móvil sin un sistema de manos libres era un gran problema de seguridad vial en sus países (entre el 84% y 89% de españoles, malteses, portugueses e italianos), sólo el 26% señaló lo mismo respecto de los conductores que hablan por telefonía móvil utilizando un dispositivo de manos libres. El 56% de los preguntados pensaba que sus gobiernos deberían intensificar sus esfuerzos para abordar la problemática relacionada con el exceso de velocidad mientras que un 42% de los encuestados opinaba que en sus países ya se habían llevado a cabo las medidas necesarias.

Las cuestiones relativas a qué problemas de seguridad vial deberían recibir más atención por parte de los gobiernos nacionales solamente se formularon a aquellos encuestados que consideraron que un tema determinado, como por ejemplo, la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas era o bien un problema de seguridad vial importante o menos importante (dentro de una gradación), así como también a aquellos que no habían contestado a la encuesta respecto de ese tema en concreto. De acuerdo con los datos obtenidos, se llega a la conclusión que existe una relación entre la gravedad percibida del problema de seguridad vial de que se trate y la llamada de atención que hacen los encuestados (a los que se les preguntó específicamente por esta cuestión, según lo comentado anteriormente) a sus gobiernos nacionales para que trabajen más para combatirlo. Así, por ejemplo, la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas considerada como un problema de seguridad vial de primera magnitud y también como una de las cuestiones que tenían que trabajar más los gobiernos nacionales. De forma pareja, los conductores hablando

por el teléfono móvil cuando utilizaban dispositivos de manos libres fue considerada como una amenaza a la seguridad vial de menor rango en comparación con otras cuestiones planteadas y los encuestados (a los que se les preguntó específicamente por esta cuestión, según lo comentado anteriormente) fueron los que menos apuntaron que sus Gobiernos deberían emprender más acciones para atajar los riesgos asociados a esa actividad.

Una ligera mayoría de ciudadanos encuestados (52%) manifestaron que la gestión de la infraestructura viaria debería mejorarse y ser considerada como la primera (en 18 de 27 Estados Miembros), en España un 65% (42% prioridad número uno) respecto de la media de la UE con un 52% o la segunda prioridad de sus Gobiernos aun cuando para cerca de 3 de cada 10 encuestados debería ser la prioridad número uno. A continuación, le sigue la mejora en la aplicación de la normativa de tráfico (42%), en el caso de España la ratio se sitúa en el 34% (15% de forma prioritaria), con la necesidad expresada por el 36% de que se actúe de forma contundente respecto del cumplimiento de las sanciones por infracciones de tráfico tanto en el caso de residentes como no residentes, en España del 28%. Además, 3 de cada 10 encuestados creen que sus Gobiernos nacionales deberían promover más campañas de divulgación para mejorar la seguridad vial y el 26% del total de encuestados opinan que se deberían introducir cursos de reciclaje periódicos entre los conductores. En España se mostraron de acuerdo con esta opinión el 34% de los encuestados.

Por todo ello la Comisión Europea adoptó en 2010 un programa de seguridad vial ambicioso que persigue reducir a la mitad la cifra de muertes en accidentes de circulación vial en Europa en la próxima década. El programa formula una combinación de iniciativas nacionales y europeas centradas en la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras, así como del comportamiento de los usuarios de la vía pública. La seguridad vial es un tema social importante. En 2009 murieron en las vías de la Unión Europea más de 35 000 personas, es decir, el equivalente a la población de una ciudad de tamaño mediano. Por cada víctima mortal de las carreteras europeas, se calcula que hay cuatro heridos con lesiones que producen discapacidad permanente, tales como daños al cerebro o a la médula espinal, diez heridos graves y cuarenta leves. El coste económico estimado para la sociedad asciende a 130 000 millones de euros al año.

### **1.2.1 Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020**

La seguridad vial es una cuestión social de primer orden. En 2009, fallecieron más de 35000 personas en accidentes de tráfico en la Unión Europea, es decir, el equivalente de una ciudad mediana, y resultaron heridas como mínimo 1500000. El coste para la sociedad es inmenso y supuso cerca de 130000 millones de euros en 2009.

Por ello, es necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos políticos. Las políticas locales, nacionales, europeas e internacionales en materia de seguridad vial deben integrar los objetivos pertinentes de otras políticas públicas y a la inversa.

Las orientaciones políticas expuestas tienen plenamente en cuenta los resultados obtenidos durante el tercer programa de acción de seguridad vial 2001-2010 y demuestran que, a pesar de los avances significativos realizados en materia de seguridad vial, es necesario proseguir y consolidar los esfuerzos. Estas orientaciones europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más adecuados.

Los objetivos estratégicos del programa europeo de seguridad vial para el período 2011 – 2020 son los siguientes:

1. Mejora de las medidas de seguridad para los vehículos: se adelantó mucho en esta materia en el período comprendido entre 2001 y 2010 en lo relativo a los dispositivos de seguridad “pasivos” para los vehículos, tales como los cinturones de seguridad y los *airbags*. Entre 2011 y 2020 entrarán en vigor una serie de normas relativas a medidas de “seguridad activa”, por ejemplo, el control electrónico de la estabilidad obligatorio en turismos, autobuses y camiones para reducir el riesgo de desestabilización o vuelco, los sistemas de advertencia de abandono del carril obligatorios en camiones y autobuses, sistemas de frenado automático de emergencia obligatorios en camiones y autobuses, los sistemas obligatorios de recordatorio del uso del cinturón de seguridad en turismos y camiones, los limitadores de velocidad obligatorios en las furgonetas y vehículos comerciales ligeros (como en los



camiones). Desde 2003, se ha reforzado la legislación de la UE encaminada a reducir el riesgo de lesiones en los grupos de población más vulnerables, tales como los peatones o los ciclistas, haciendo obligatorios, por ejemplo, los elementos de absorción de energía en la parte delantera de los turismos y los retrovisores sin ángulo muerto. La Comisión reforzará la legislación de la UE sobre la inspección técnica de vehículos con vistas a establecer el reconocimiento recíproco de estas inspecciones, de manera que las realizadas en un Estado miembro se reconozcan en otro.

2. Construcción de una infraestructura viaria más segura: Se conceden fondos europeos a la infraestructura que se ajusten a las Directivas de seguridad vial y de seguridad en los túneles. Se pretende extender los principios de la legislación vigente de la UE sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras a las carreteras rurales de los Estados miembros. Esta legislación exige que los requisitos de seguridad se tengan en cuenta en las etapas de planificación y elaboración de preproyectos y proyectos al planearse una infraestructura. También contempla la realización de auditorias de seguridad de las infraestructuras, la localización de tramos de concentración de accidentes e inspecciones.

3. Impulso de la tecnología inteligente: la Comisión propone nuevas especificaciones técnicas, de conformidad con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes, al efecto de que puedan intercambiarse fácilmente datos e información entre los vehículos, así como entre los vehículos y las infraestructuras, por ejemplo, facilitando información en tiempo real sobre los límites de velocidad, los flujos de tráfico y la congestión, así como el reconocimiento de peatones.

4. Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera: el usuario de la carretera es el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores. Con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. La educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales. La Comisión colaborará con los Estados miembros para formular una estrategia común de educación y formación en materia de seguridad vial. A nivel de la UE, una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, sobre todo mediante la ampliación del ámbito de aplicación de

la Directiva de la UE sobre el permiso de conducción, de forma que se contemplen:

- Criterios mínimos para los instructores de conducción.
- La introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso de conducción, esto es, la determinación de la edad, la experiencia y las condiciones mínimas en los países que decidan utilizar este sistema.
- La posibilidad de introducir períodos de prueba después del examen de conducción, aplicándose controles más estrictos a los conductores que hayan obtenido su permiso recientemente.
- La posibilidad de contemplar la conducción ecológica en las pruebas teóricas y prácticas para una conducción más segura y limpia.

Este objetivo es de vital importancia pues es de las pocas ocasiones en las que la palabra educación aparece reflejada en una planificación de estas características vinculante para tantos países y colectivos. Es un paso adelante sin duda alguna en materia de educación vial. Considerar el primer eslabón, la persona y sus comportamientos, como objetivo de trabajo, abre nuevas vías para frenar los accidentes de tráfico de los diferentes países concediendo a la tarea educativa en su máxima extensión una relevancia mas que merecida.

5. Mejor cumplimiento de las normas: la eficacia de las políticas de seguridad vial depende en gran parte de la intensidad de los controles y del cumplimiento de las normas de seguridad. La aplicación de las normas sigue siendo un factor fundamental a fin de establecer las condiciones para una reducción considerable del número de víctimas mortales y heridos. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y no utilizar el cinturón de seguridad siguen considerándose las tres principales causas de mortalidad en accidentes viales. Algunas de las medidas nacionales y de la UE para intensificar los controles del cumplimiento de las normas serán las siguientes:

- Formulación por los Estados miembros de planes nacionales de aplicación (por ejemplo, objetivos en lo que se refiere a los temas prioritarios y de los controles exhaustivos a escala nacional.
- Campañas de sensibilización en toda la UE.

En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, las multas deberían combinarse con medidas preventivas (controles). La infracción

vial más frecuente en los países sigue siendo el exceso de velocidad. Se debe trabajar por conseguir medidas jurídicamente vinculantes sobre el intercambio transnacional de información en el ámbito de la seguridad vial para permitir la identificación y sanción de los infractores extranjeros de las normas relativas a los cinturones de seguridad, la velocidad, el alcohol y los semáforos. En la actualidad estos mecanismos están aún en vías de desarrollo pero se están dando avances importantes que harán posible acabar con la impunidad de los conductores infractores en otros países que no son el suyo de residencia.

6. Reducción de las lesiones en accidentes de carretera: este tema será una actuación prioritaria para Europa durante la próxima década. La Comisión formulará los elementos de una estrategia de acción global relativa a las lesiones producidas en accidentes de carretera y a los primeros auxilios, algunos de los cuales serán los siguientes:

- Formular definiciones comunes de las lesiones graves y leves para fijar objetivos con vistas al establecimiento de un objetivo común de la UE que formará parte de las orientaciones de seguridad vial 2010-2020.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados Miembros en lo relativo a la reacción de los servicios de socorro en caso de accidente, así como contemplar la recopilación en toda la UE de datos y análisis sobre las lesiones.
- Estudiar el valor añadido de la creación e instalación de grabadores de datos sobre incidencias, las denominadas “cajas negras”, especialmente en los vehículos profesionales, para mejorar las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes.

7. Los motoristas como nuevo centro de atención junto a los ciclistas: la Comisión se centrará especialmente en las motocicletas y otros vehículos de dos ruedas como los ciclistas. Mientras que en otros tipos de vehículos de transporte se han registrado disminuciones importantes del número de accidentes mortales y de lesiones con el paso del tiempo, las cifras correspondientes a los motoristas y ciclistas han bajado menos o incluso se han quedado igual. Se propondrán medidas europeas para los vehículos de motor de dos ruedas:

- Introducir varias medidas de seguridad funcional del vehículo, por ejemplo, la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado,

encendido automático de las luces de cruce y medidas actualizadas contra la manipulación (para que no puedan quitarse los controles de la velocidad) en determinadas clases de vehículos de motor de dos ruedas.

- Formular normas técnicas sobre los equipos protectores (por ejemplo, la ropa) y estudiar la viabilidad de equipar las motocicletas con un colchón de aire o de incluir uno en las ropas protectoras.
- Ampliar la legislación de la UE sobre las inspecciones técnicas de vehículos a las motocicletas y otros vehículos de motor de dos ruedas inexistente en la actualidad.

Una vez estudiado el Plan Estratégico de actuación para Europa, es conveniente hacer un repaso por algunos de los principales países para conocer como plantean la Seguridad Vial en sus políticas y el concepto de la misma. Tomaremos como referencia los siguientes países por la disparidad de su siniestralidad y las diferentes medidas que ofrecen para trabajar la Seguridad Vial así como la concepción de la misma. Existe mucha información al respecto; en la dirección web [circularseguro.com](http://circularseguro.com) encontramos la ayuda suficiente para poder hacernos una idea clara de la situación del panorama europeo.

### **1.2.2 Italia.**

Las acciones emprendidas en Italia para seguir las indicaciones de la Comisión Europea con el fin de conseguir el objetivo de reducción de las cifras de siniestralidad vial de cara a 2020 se fundamentan en el uso de campañas de concienciación, así como en el programa del permiso por puntos. Los datos recogidos a lo largo de más de un decenio muestran una clara evolución en positivo y prácticamente en la misma línea que el resto de la Unión Europea. De hecho, *el país de la bota* forma parte de los 10 estados de la UE que mejores resultados han ido cosechando en los últimos tiempos, partiendo de una situación que implicaba en el año 2000 un total de 124 fallecidos por cada millón de habitantes a exactamente la mitad en 2012.

En Italia, la responsabilidad de las políticas sobre la gestión de la seguridad vial recaen sobre el Ministerio de Infraestructuras y Transporte, aunque las actividades que conciernen a la circulación de vehículos recaen también en múltiples organismos regionales, provinciales y municipales.

Por tanto, la visión italiana de la Seguridad Vial como materia no puede ser de otra manera que poliédrica.

La fuerte descentralización institucional de este país a efectos de gestión de la seguridad vial fomentan las campañas de titularidad local; campañas que apelan a la conciencia de los conductores (corte clásico) mostrándoles las consecuencias de las conducciones irresponsables. Se hace mucha referencia a: alcohol, distracciones, conducción temeraria, sistemas de retención...

Para involucrar a la población se hace uso de campañas de concienciación vial y concursos. Igualmente y de manera muy agradable podemos decir que se está incrementando la educación vial en la escuela, tanto a nivel de primaria como en secundaria tratando de formar personas responsables y consecuentes con sus acciones en materia de seguridad vial.

Sin duda podemos hablar de un país con iniciativa y estrategias en marcha para poder abordar y llegar a los objetivos marcados por Europa.



### 1.2.3 Irlanda.

Podemos considerar el caso irlandés como ejemplo de cómo un cambio en el rumbo de las políticas de seguridad vial puede derivar en un giro a las cifras de siniestralidad vial, y de cómo la transversalidad de las acciones que se emprenden presenta un resultado netamente positivo.

Hasta el año 2006, la Seguridad Vial en Irlanda quedaba estructurada mediante un grupo de trabajo de alto nivel presidido por la Secretaría Auxiliar al Departamento de Transportes, cuyos miembros tenían competencias en transporte, medio ambiente, salud, y se contaba también con la Policía, la Oficina Médica de Seguridad Vial, las aseguradoras, el Consejo Nacional de Seguridad y la Autoridad Nacional de Carreteras. A partir de 2006, todo esto cambia. Se constituye la Road Safety Authority (RSA) como agencia estatal. El comité que trata la Seguridad Vial a nivel nacional lo preside directamente el Ministro de Transportes, y entre sus miembros están los ministros de las carteras afectadas, así como secretarios generales, el comisionado de la Policía Nacional (Garda) y el Presidente de la RSA. Entre las áreas de responsabilidad de la RSA están la evaluación y acreditación de conductores, la Educación Vial y la investigación, el establecimiento de estándares y la realización de políticas de Seguridad Vial. Esto se concreta en acciones estratégicas que afectan a la promoción de la Seguridad Vial en Irlanda, el control de los vehículos, la formación de conductores...

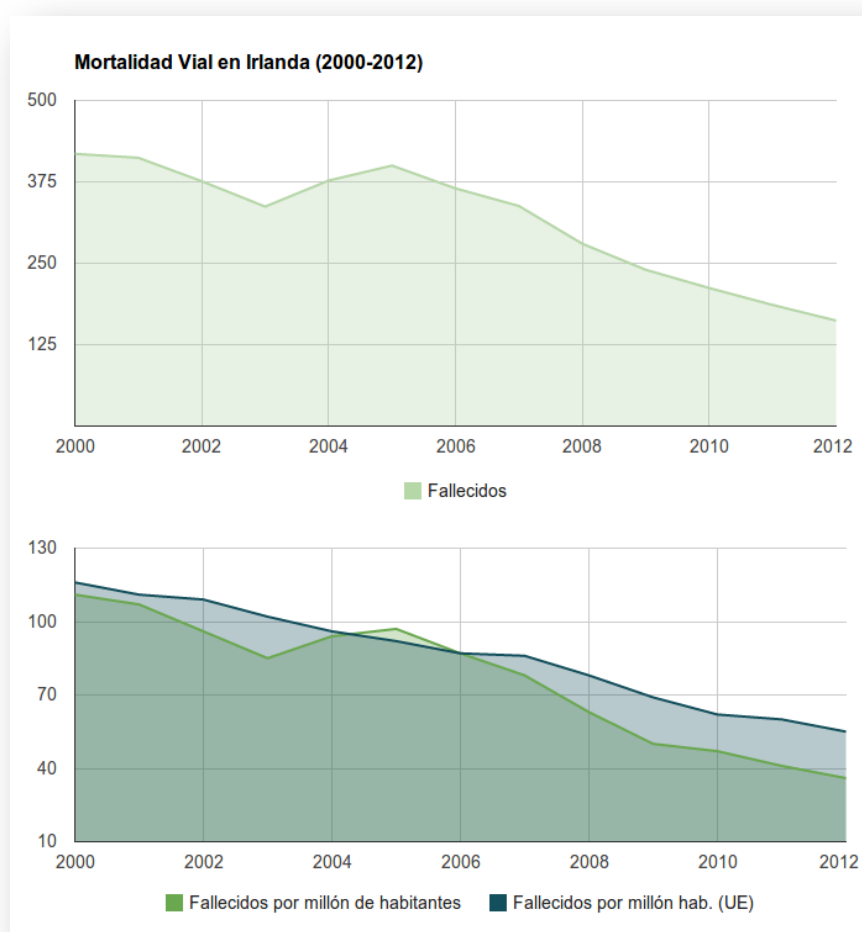
La RSA mantiene una relación transversal con todos los agentes implicados en la Seguridad Vial: grupos de interés, ONG, medios de comunicación, la UE, la OCDE, la ONU, los fabricantes de vehículos, la clase política, el sistema educativo, los servicios asistenciales, las autoridades locales, los ciudadanos.

Tradicionalmente, los focos de atención sobre los factores de riesgo principales de Irlanda habían recaído en el control de la velocidad, el uso de los sistemas de retención, el alcohol en la conducción y la atención a los conductores más jóvenes. Sin embargo, en los últimos tiempos se han añadido a la lista factores como la fatiga, los conductores mayores, la conducción bajo los efectos de las drogas, los conductores noveles, los usuarios más vulnerables de la vía, y también se ha abierto el campo de acción hacia la Educación en Seguridad Vial, la investigación y la colaboración interdepartamental. Todo, bajo las siguientes premisas:

1. Ganar por el argumento moral de defender la vida,
2. Formar un estado de opinión hacia la Seguridad Vial,
3. Construir el apoyo de la comunidad para la realización de acciones.

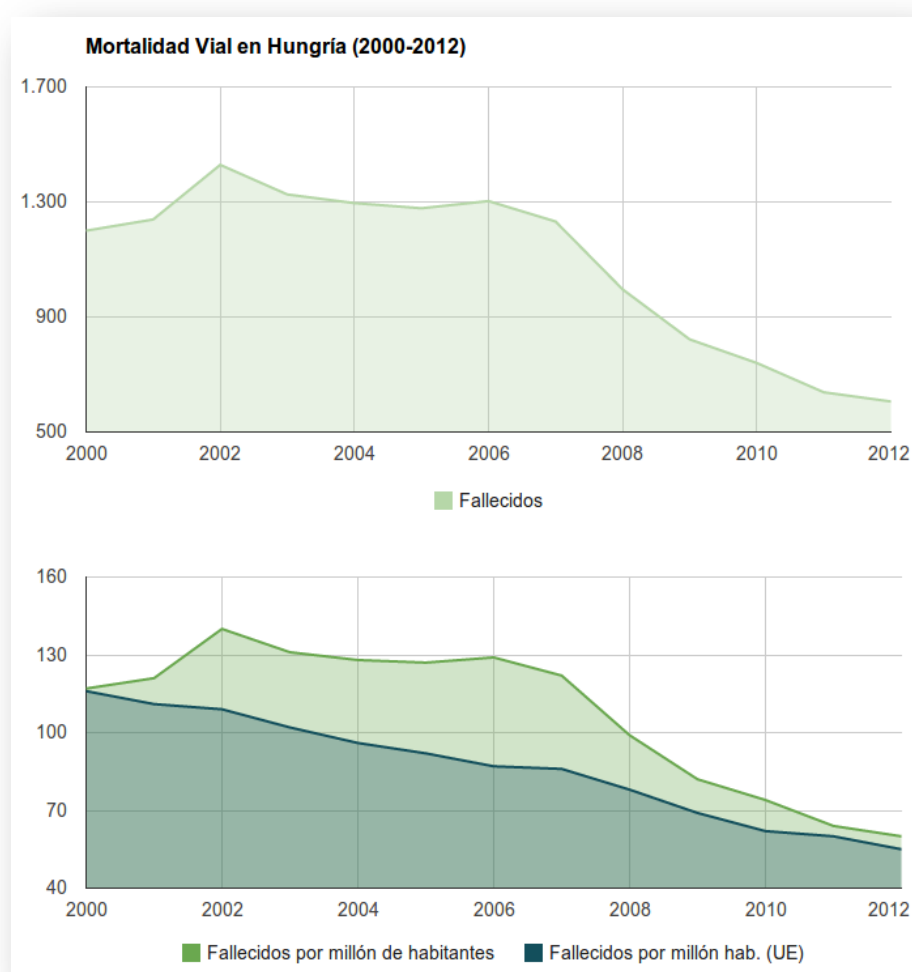
Las campañas de Seguridad Vial que encontramos en Irlanda son un buen ejercicio de publicidad ingeniosa. Rara vez vamos a encontrar violencia explícita, y al final encontramos un mensaje implícito que nos hace empatizar con el problema que abordan.

La Seguridad Vial en Irlanda es una materia que cuenta con el apoyo institucional suficiente como para que se lleven a cabo todo tipo de iniciativas pluridisciplinares de forma coordinada entre los diferentes departamentos que tienen competencias y conexión con la RSA. A tenor de lo observado en sus resultados estadísticos, la estrategia que llevan a cabo les está dando resultado. Irlanda cuenta con una población no muy numerosa, lo cual también es un punto a favor a la hora de canalizar las políticas educativas. Con todos estos elementos, el caso irlandés tiene todos los números para figurar, por mucho tiempo, entre los ejemplos modélicos de la Seguridad Vial en los países de nuestro entorno.



## 1.2.4 Hungría

Nos encontramos con un país diferente de los demás. Se produce una situación que hasta ahora no habíamos encontrado en la Unión Europea, si exceptuamos el caso de Bulgaria. Los datos de siniestralidad vial de Hungría no muestran la curva que estamos acostumbrados a ver, con una marcada tendencia al descenso desde el año 2000 en adelante, sino que en ese año la tendencia es al alza, tal y como vemos a continuación:



Y tal y como apreciamos en la segunda gráfica, los resultados obtenidos en los últimos tiempos rozan la convergencia con la media europea. Es por este motivo que Hungría recibió el Premio PIN<sup>10</sup> 2012 de Seguridad Vial

<sup>10</sup> El Indicador de Rendimiento de seguridad vial (The Road Safety Performance Index-PIN) es un programa del Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte, que fue lanzado en junio de 2006 con el objetivo de comparar los niveles de seguridad vial de distintos países.



por parte del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte. La reducción de la mortalidad en un 49 % desde 2001 le valió el reconocimiento europeo.

La situación de Hungría desde mediados de los años 80 y hasta 2002, cuando llegó a sus máximas cotas de fallecidos, fue dramática. Esto se intentó mitigar en un primer momento con un alud de campañas de concienciación estructuradas en películas que transmitían mensajes sobre actitudes contrarias a la seguridad, pero hacia los años 90 fue otro tipo de acción el que tomó el Gobierno de Hungría para intentar dar un vuelco a la situación. Y esa acción no es otra que el endurecimiento de las sanciones a los infractores, que en 1992 marca un punto de inflexión en la política de Seguridad Vial del país centroeuropeo. Coincidiendo con ese cambio, se informatizan los procesos sancionadores y se elimina prácticamente el factor humano en la gestión de las multas. Paradójicamente, otra vertiente de esta política tiene que ver con el factor humano, pero de la parte del conductor, y el Gobierno apela a su conciencia a la vez que le intenta convencer de que el respeto por las normas de tráfico contribuye a la seguridad de todos.

En el momento actual, las políticas de Seguridad Vial en Hungría tienen que ver con la consecución de objetivos marcados en virtud del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, de manera que se persigue una reducción del 50 % de las víctimas mortales para el año 2020 respecto a 2011, y del 10 % en lo que respecta a los heridos viales.

La dirección de Hungría está muy clara hoy en día. Desde el Ministerio de Desarrollo Nacional el mensaje es unívoco: trabajan para castigar duramente las infracciones de tráfico, que engloban dentro de un grupo denominado responsabilidad objetiva, una responsabilidad que es del conductor. Desde mayo de 2008 hasta finales de 2012 se incoaron más de 2,6 millones de expedientes sancionadores, 61.000 procedimientos cada mes, el 86 % de los cuales correspondían a excesos de velocidad.

Desde el punto de vista de la Educación Vial de los niños, recientemente se ha lanzado la página Tanuloknak, que sirve de plataforma con capacidad para formar a 800.000 personas conectadas simultáneamente. El material pedagógico que contiene está orientado a alumnos de Primaria y Secundaria, y versa sobre cuestiones relativas a peatones, ciclistas y ciclomotoristas, así como las normas de tráfico fundamentales.

De manera global podemos afirmar que la problemática de la Seguridad Vial en Hungría parece indicar que el país ha evolucionado a

partir de una mal entendida política de formación vial y que ha derivado en una generalizada falta de compromiso por el respeto a las normas. Sólo las sanciones parecen estar haciendo mella en la población, a falta de que las nuevas tácticas educacionales comiencen a dar sus primeros frutos. Y ese eslabón basado en la vigilancia y sanción de las infracciones es tremendamente frágil, desde un punto de vista educacional.

### **1.2.5 Grecia.**

La curva de la mortalidad vial en Grecia nos indica el compromiso del Gobierno para asumir los retos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), que como sabemos tiene por objeto reducir las cifras de fallecidos en un 50 % y las de heridos viales en un 20 %. Para conseguir estos objetivos, y tomando como modelo a países que trabajan la Visión Cero como Suecia, Grecia apunta en varias direcciones centradas en seis áreas:

1. Educación Vial: desarrollo de programas educacionales para niños y jóvenes hasta los 17 años.
2. Mejora de la Seguridad Vial: mayor vigilancia de las infracciones y endurecimiento de la legislación en materia de tráfico.
3. Programa “Usuarios Seguros”: mejoras del sistema de formación y evaluación para el permiso de conducir dirigido a jóvenes preconductores, formación de profesores, medidas de mejora para motoristas, medidas de mejora para ciclistas, sensibilización y formación de conductores a la renovación de sus permisos de conducción, mejora de la seguridad en los trayectos escolares, investigación en las causas de la siniestralidad, base de datos de los permisos de conducción
4. Programa “Infraestructuras Seguras”: consiste en la implementación de un sistema integrado para la gestión de la seguridad de las infraestructuras, sistema de gestión de la velocidad, creación de infraestructuras en atención a las necesidades de los usuarios, programas de seguridad en áreas urbanas, mantenimiento y mejora de las redes de infraestructuras, implementación de mejoras en zonas peligrosas, base de datos de infraestructuras y desarrollo y actualización de las líneas de diseño de las infraestructuras

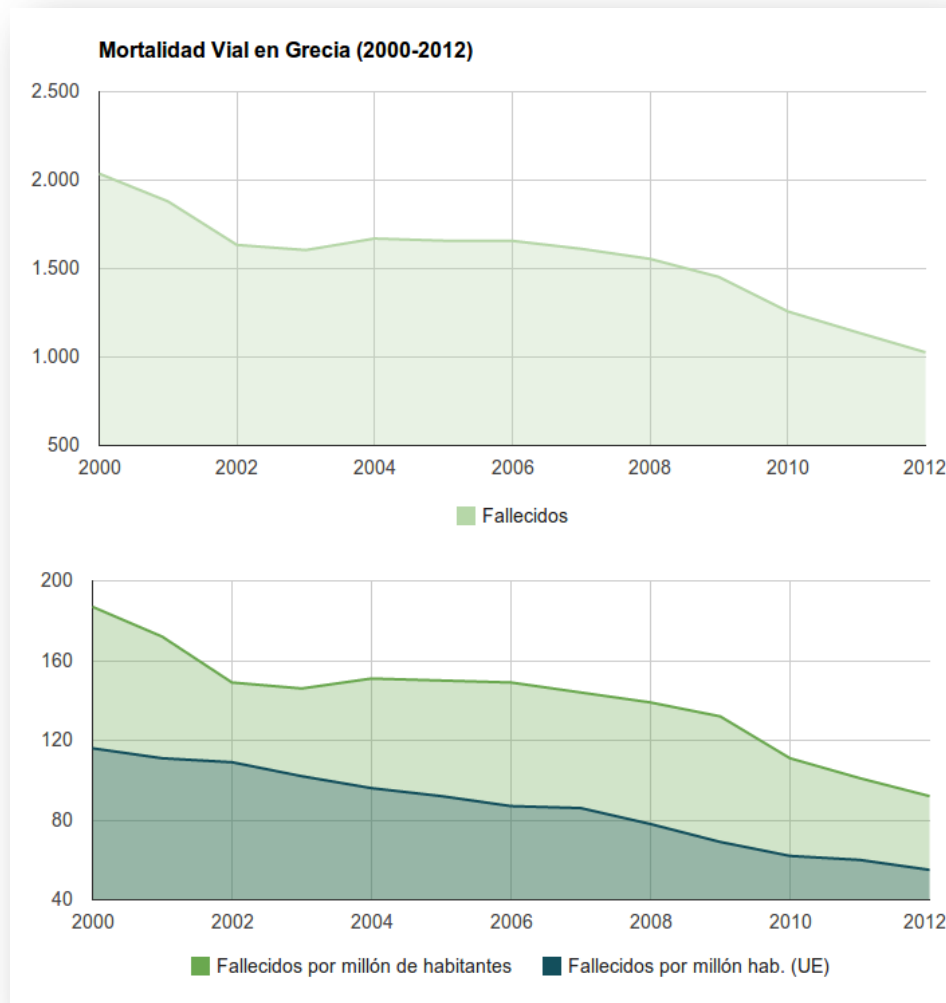
5. Programa “Vehículos Seguros” actualización de las Inspecciones Técnicas de Vehículos, equipos de Control conjunto, incentivos a los vehículos seguros. Medidas especiales para vehículos pesados y para autobuses escolares. Soporte a los sistemas de asistencia inteligentes para conductores.

6. Programa “Actuación post-accidente”: creación y mejora de las unidades de intervención de la Sanidad Pública y unidades especiales de traumatología. Educación en Primeros Auxilios y conseguir una respuesta eficaz a las emergencias. Dotar de apoyo psicológico a las víctimas de tráfico. Recogida sistemática de datos estadísticos.

A la vista de este desglose de objetivos, algunos de los cuales parecen extraídos de un plan de acción correspondiente a mediados de los años 90, no extraña que a la tendencia a la baja de la mortalidad vial en Grecia le falten elementos para lograr una pronta convergencia con la media europea. Tiene ante sí un reto complicado. Más, si lo situamos en su actual contexto socioeconómico.

Quizá lo más llamativo del caso griego es la dificultad que encontramos para identificar acciones concretas llevadas a cabo por el Ministerio de Infraestructuras y Transporte, que es quien tiene competencias sobre la materia además de la Comisión Permanente Especial de Seguridad Vial del Parlamento Griego. También existen iniciativas como el Observatorio de la Seguridad Vial, adscrito a la Universidad de Atenas, y el Instituto de Seguridad Vial, que es de carácter privado. Sin embargo, sus acciones parecen carecer de la difusión que encontramos en otros escenarios de nuestro entorno. Entre las campañas mediáticas que encontramos en Grecia, están las que simplemente dan cuenta de datos estadísticos con los que concienciar a la población.

Grecia tiene, en definitiva, un enorme reto ante sí. La impresión que dan sus cifras y la información que se publica sobre su realidad vial nos hacen ver que no sólo es uno de los estados de la UE con un peor escenario actual, sino que es de los países que mayor atención requiere por parte de la Comisión Europea.



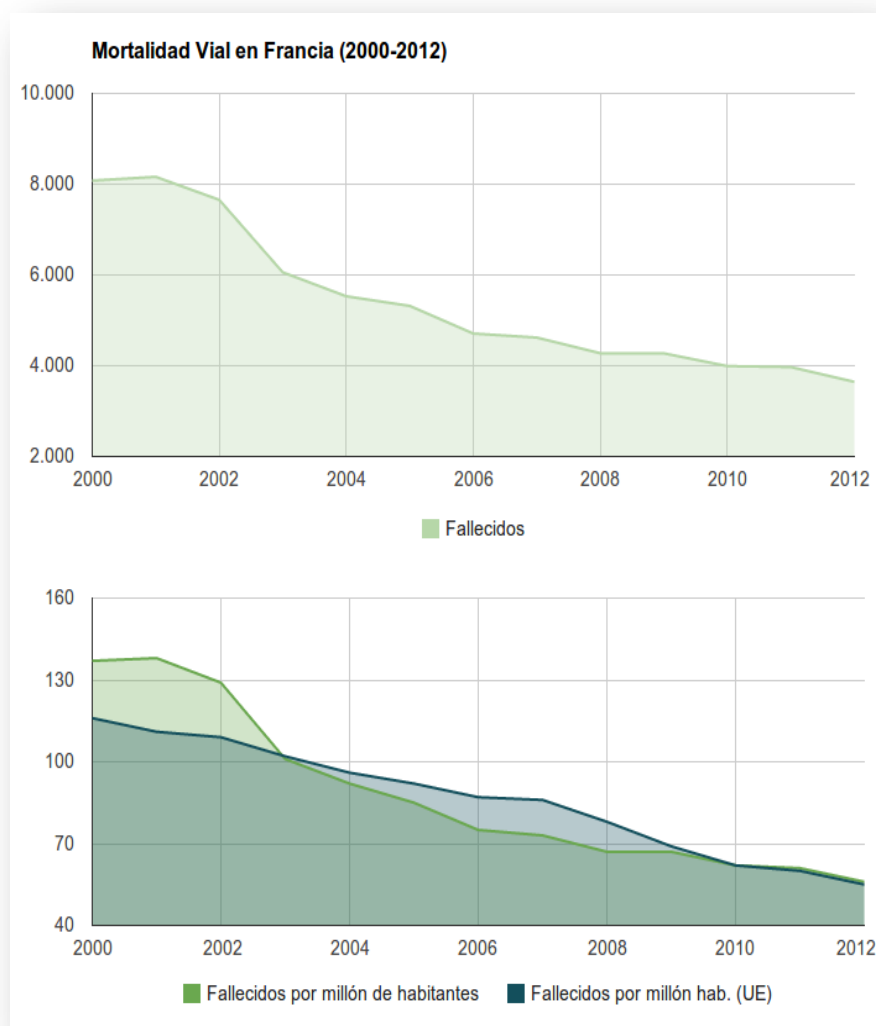
### 1.2.6 Francia.

La Seguridad Vial en Francia tiene abundantes puntos de conexión con el planteamiento que tenemos en España, y no es por casualidad. Uno y otro estado han colaborado en cuestiones relativas a la mejora de sus cifras durante los últimos años. El departamento de Seguridad Vial de Francia (Sécurité Routière) depende principalmente del Ministerio del Interior galo, de forma análoga a lo que sucede en España, aunque colabora estrechamente con el Ministerio de Ecología, Desarrollo Sostenible y Energía, que es el que tiene competencias en las cuestiones relativas a los vehículos e infraestructuras.

Entre las funciones de este departamento figuran las siguientes:

1. Asistir en la acción interministerial para la seguridad vial.
2. Definir e implantar políticas de información y comunicación.
3. Gestionar y coordinar el trabajo legislativo y reglamentario de la Ley de Tráfico.
4. Contribuir al control automatizado de las infracciones de tráfico y coordinar la acción interdepartamental en este ámbito.
5. Diseñar e implementar sistemas de control y tratamiento automatizado de los delitos de tráfico.
6. Desarrollar la política de seguridad de la infraestructura vial y garantizar su aplicación.
7. Desarrollar normas para infraestructuras, señalización y circulación.
8. Desarrollar, en el marco de la UE y las instituciones internacionales, reglamentos técnicos para la seguridad de los vehículos.
9. Desarrollar políticas en Educación Vial.
10. Apoyarse en el Observatorio Nacional Interministerial de Seguridad Vial para la recopilación y difusión de la información necesaria para la preparación, ejecución y evaluación de la política de Seguridad Vial.
11. Conducir, especialmente con el Observatorio Nacional Interministerial de Seguridad Vial, experimentos y estudios generales o sectoriales.
12. Proporcionar la vigilancia tecnológica.

Se trata de un departamento fuertemente organizado en cuanto a atribuciones, que cuenta con cinco subdivisiones temáticas para abordar los diferentes aspectos que tienen que ver con todas esas funciones.



Si observamos en las gráficas la evolución de la siniestralidad vial en Francia, apreciamos un acusado descenso de las cifras de fallecidos, llegando a superar incluso, durante seis años, los logros de la Unión Europea. Las razones básicas para estos resultados se basan en dos líneas de acción:

1. Endurecimiento de las penas a infractores: Una de las principales novedades fue el cambio que supuso en Francia la introducción del permiso por puntos, que España copió posteriormente suavizándolo. En el país vecino, el endurecimiento de las penas supuso una verdadera amenaza para los conductores infractores. Quizá el ejemplo más representativo de cómo afectó este cambio lo tenemos en la supresión de la ley francesa que permitía suprimir las multas después de cada elección Presidencial, por indulto. La ley de Tráfico promulgada en 2003 endureció las penas para los

responsables de siniestros mortales, incluyendo muchas circunstancias como agravantes de manera que el conductor responsable de la muerte o de heridos graves puede hoy llegar a sufrir una pena de hasta 10 años de cárcel.

## 2. Prevención y concienciación mediante campañas mediáticas:

Otro punto clave está en el incremento de controles de infractores, especialmente en lo que se refiere a excesos de velocidad. Entre 2004 y 2005 el Gobierno francés instaló 1.000 radares nuevos en sus autopistas, carreteras nacionales y departamentales, y también en las ciudades. Los resultados fueron exitosos y se consiguió una reducción en los excesos de velocidad bastante importante que sin duda constituyó un verdadero ataque a uno de los principales factores de los accidentes.

No es esta la única forma que tienen los franceses de concienciar a sus conciudadanos. En relación a la materia que nos ocupa también podemos hablar de verdaderos avances. Desde hace años, existe Educación Vial para la infancia en la escuela primaria (Primera educación sobre la ruta), más tarde (12-13 años) los niños obtienen el Certificado escolar de seguridad en la ruta de primer nivel (ASSR 1), que da acceso al Brevet de Seguridad Vial, necesario para conducir un ciclomotor. Finalmente, (14-15 años), los jóvenes reciben el Certificado escolar de seguridad Vial de segundo nivel (ASSR 2), que es necesario para la obtención del permiso para conducir.

En la mejora de la Seguridad Vial en Francia, Sécurité Routière no está sola. Cuenta con el Comité Interministerial de Seguridad Vial, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Seguridad y Circulación en Carretera, el Delegado Interministerial de la Seguridad Vial y el Observatorio Nacional Interministerial de Seguridad Vial. Quizá el caso francés sea la prueba más evidente de que la unión hace la fuerza.

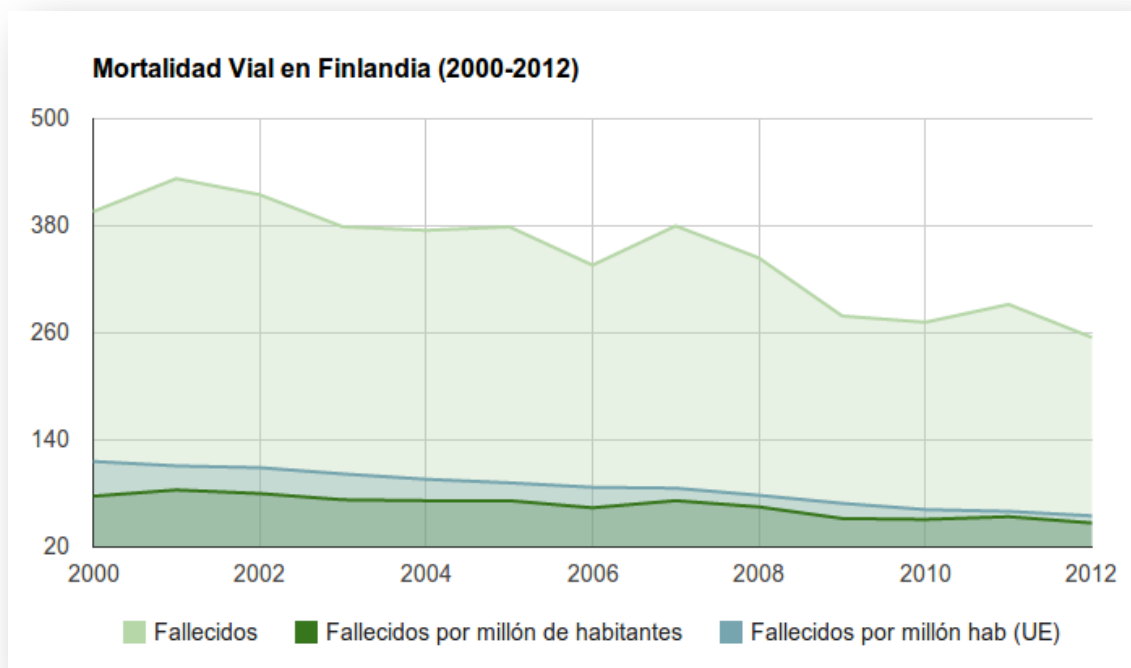
### **1.2.7 Finlandia.**

En este País nos encontramos unas cifras de mortalidad vial reducidas si las comparamos con las que presentan en perspectiva el resto de países. Es también uno de los territorios en los que las multas de tráfico se cuantifican según el nivel de renta del infractor. Y es un estado que

ofrece a sus ciudadanos una enorme cantidad de información sobre Seguridad Vial.

Precisamente porque la información conlleva responsabilidad, Finlandia cuenta con ese sistema tan llamativo en cuanto a sanciones de tráfico. Las cuantías pueden llegar a ser espectaculares, dependiendo del nivel de renta del conductor infractor. De hecho, hasta 170.000 euros se han llegado a consignar en el boletín de denuncia por un exceso de velocidad. Esto lleva a un debate sobre si la cuantía debe modularse en función de este parámetro o si debe ser igual para todo el mundo.

Detrás de esta política está el Ministerio de Transportes, cuyo departamento de Seguridad Vial trabaja bajo la premisa explícita de reducir “a la mínima expresión” el número de fallecidos y heridos viales. En función de este principio, se acogen a los objetivos dictados en el marco del Decenio de Seguridad Vial haciéndolos suyos, sin necesidad de citar su origen.



De forma coordinada con el Ministerio de Transporte finlandés actúan los siguientes organismos públicos:



1. Agencia de Transporte: encargada del diseño de carreteras y su señalización, construcción y mantenimiento;
2. Agencia de Seguridad del Transporte: con competencias sobre la matriculación de vehículos, supervisión de autoescuelas, obtención de permisos de conducir, gestión de la inspección de vehículos y campañas de concienciación vial.
3. Liikenneturva (literalmente, Seguridad Vial): que es la oficina que centraliza las acciones de concienciación vial, las canaliza y contribuye a la Educación Vial por diferentes grupos de edad además de aportar formación continuada para conductores.

Son objeto de campaña múltiples factores de riesgo, siempre de forma segmentada: desde el estado del vehículo, pasando por los problemas inherentes a la vía y la climatología hasta llegar a los relacionados con el conductor. A nivel de concienciación, destacan las campañas que buscan la implicación de los ciudadanos. Es el caso de Eläköön, que recoge propuestas populares a partir de la idea de que todos podemos ser un ejemplo en la carretera.

En la red, son múltiples los recursos que cualquiera puede consultar en la Web de Liikenneturva. Destaca especialmente la abundancia de material gráfico y didáctico dirigido tanto a conductores como a profesores e investigadores. Todo en un espacio enfocado al visitante y que transmite nitidez y transparencia. También es posible encontrar con suma facilidad algunas de las muchas campañas audiovisuales para medios.

En definitiva, sin ser Finlandia un país en el que la situación vial haya mejorado de forma especial en la última década, sus cifras de siniestralidad están en la línea que persigue la Unión Europea. El objetivo es claro y se plasma en información y formación para la ciudadanía. Todo un ejemplo a seguir.

### **1.2.8 Estonia.**

Puesta en perspectiva la trayectoria de la Seguridad Vial en Estonia, estamos ante uno de los países de la Unión Europea que presenta unos resultados más positivos, con reducciones reiteradas en sus cifras de mortalidad. De hecho, junto a Eslovenia, Letonia y Lituania, Estonia lidera

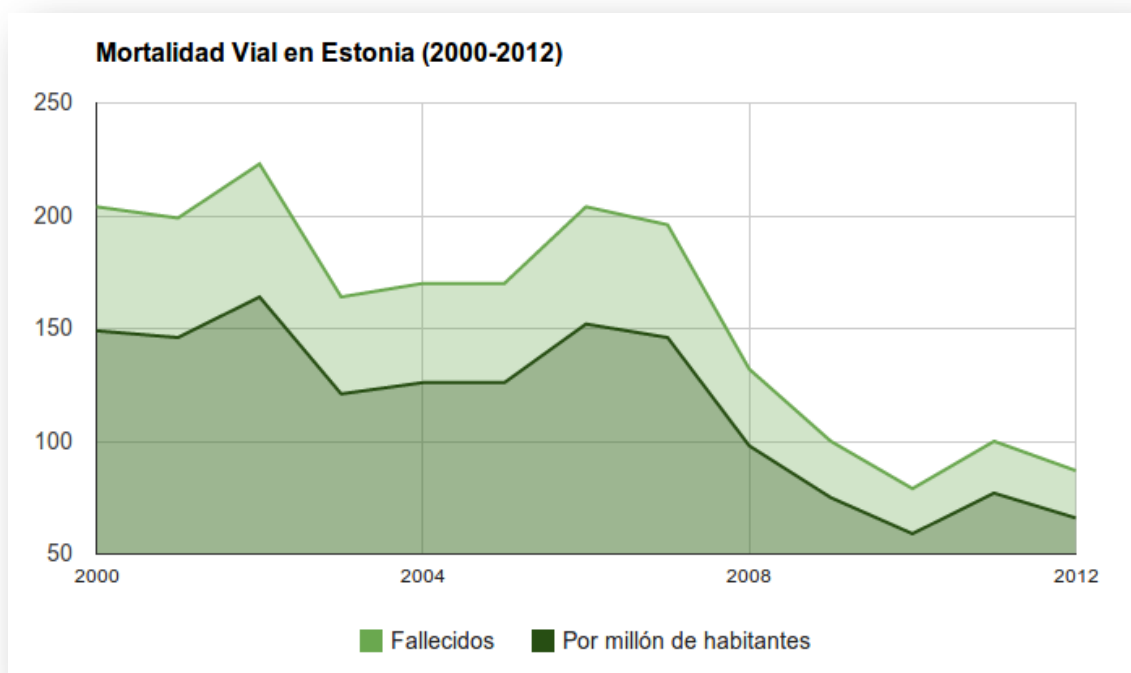
la reducción de la siniestralidad vial en su entorno. En el pequeño país báltico, la política de Seguridad Vial recae en la Administración de Carreteras de Estonia (ERA), organismo que depende del Ministerio de Economía y Comunicación. Entre las funciones de la ERA están las siguientes:

1. dirección de carreteras y creación de las condiciones para un tráfico rodado seguro.
2. mejora de la seguridad vial y reducción del impacto medioambiental de los vehículos.
3. organización del transporte público y del tráfico.
4. supervisión estatal del cumplimiento de las disposiciones de las actas legales en su área de actividad y aplicación de las facultades de ejecución del Estado.
5. dirección de la Base de Datos Vial Nacional, el Registro de Vehículos y el Sistema Público de Información del Transporte.
6. participación en el desarrollo y mejora de la legislación reguladora de su área de actividad.
7. participación en la elaboración de políticas, estrategias y planes de desarrollo en su área de actividad tanto a nivel local como implementando proyectos de ámbito internacional.

La trayectoria de Estonia en la reducción de la siniestralidad vial es positiva desde el momento en que el estado ingresa en la Unión Europea, en 2004. Su punto álgido de mortalidad vial en el escenario más reciente lo tenía en 1991, cuando fallecieron 491 personas en las carreteras estonias, y el resultado experimentado en 2008, con una reducción del 33 % interanual en su mortalidad vial, es la mayor de la Historia de la Unión Europea.

En el seno de la ERA tienen claro que cuanto menores son las cifras de fallecidos, resulta más fácil que las tendencias experimenten grandes alteraciones con cada siniestro vial. Por eso, los planes de acción del país, enmarcados en el Decenio de Seguridad Vial (2011-2020) van directos a la raíz del problema vial en Estonia, compuesto por los siguientes factores de riesgo:

- 1.alcoholemia,
- 2.exceso de velocidad
3. falta de uso del cinturón de seguridad



A partir de 2012, esas líneas de acción se han ampliado hacia los siguientes campos:

- 1.mejora de la gestión de la seguridad vial,
- 2.actividades de apoyo a la promoción de la seguridad en el sector del transporte.
- 3.educación y aprendizaje en el tráfico rodado,
- 4.campañas especiales de Seguridad Vial y comunicación,
- 5.supervisión del tráfico en carretera,
- 6.reducción de las consecuencias de los siniestros viales.
- 7.mejora de las infraestructuras.

El camino que se plantean en Estonia hasta llegar a 2020 está relacionado con el endurecimiento de los controles y con la adopción de

medidas similares observadas en otros países de la Unión Europea que son un referente en la reducción de la siniestralidad vial. Por eso, hasta la fecha las campañas tienen que ver con la observancia de normas básicas, como el respeto a los límites de velocidad establecidos o la necesidad de utilizar el cinturón de seguridad. Como curiosidad y como contrapunto, existe una carretera en Estonia en la que está expresamente prohibido el uso del cinturón de seguridad. Se trata de la ruta helada que conecta el país continental con la isla de Hiiumaa. Son unos 26 km sobre hielo en los que se prohíbe circular a velocidades de entre 25 y 40 km/h para evitar que el frágil suelo se desquebraje por la vibración de las ruedas de los vehículos que la atraviesan. Precisamente por si cae algún coche al agua helada, la exención del uso del cinturón se presenta como una cuestión de seguridad vital.

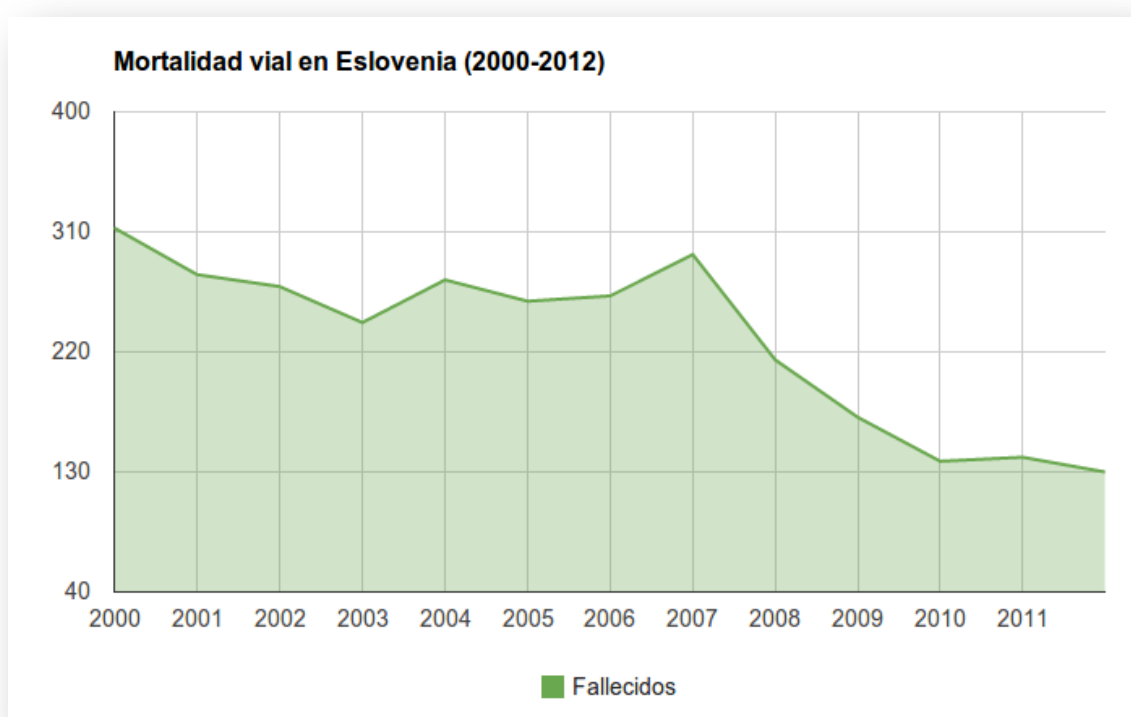
En resumen de lo visto, la Seguridad Vial en Estonia es una materia en continua evolución que acaso simboliza lo que es el planteamiento de la Seguridad Vial en los países de nuestro entorno: medidas que van tomando lo más efectivo de cada uno de los miembros que las vienen realizando para encarrilar un camino firme, sin fisuras, hacia la mejora de los resultados.

### **1.2.9 Eslovenia.**

La Seguridad Vial en Eslovenia sigue el modelo de la Visión Cero creado en Suecia a finales del siglo pasado. En el pequeño estado emergido de la antigua Yugoslavia viven poco más de dos millones de habitantes, y en los últimos años ha experimentado una evolución espectacular en la mejora de su seguridad vial. Integrado en la Unión Europea en 2004, Eslovenia es uno de los estados que mejores logros está consiguiendo durante los últimos tiempos, con una reducción de su mortalidad vial del 27 % en la pasada década, lo que sitúa al país eslavo en la misma franja que Estonia, Lituania y Letonia.

El año 1994 marcó un pico en el número de víctimas mortales, con 505 fallecidos, aunque durante el siguiente periodo se inició un descenso suave de las cifras de víctimas. Ya en 2002 se fijó un programa de actuación que debía mejorar la Seguridad Vial de forma ambiciosa, de manera que se redujeran las cifras de fallecidos en un 50 % de 2000 a 2010.

En un primer momento, parecía sin embargo que las cifras no acompañarían, de manera que en 2007 se llevó a cabo un nuevo plan que pusiera más énfasis en los detalles. En cualquier caso, la política de acción siempre se centró en los tres factores de riesgo principales en Eslovenia: velocidad, alcohol y protección a los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y niños).



El responsable de esta evolución es el Consejo de Seguridad Vial de Eslovenia, que funciona de forma autónoma desde 1972. En la actualidad sirve como nexo entre los diferentes ministerios que tienen vinculación con la Seguridad Vial: Interior, Transportes, Finanzas, Educación y Salud. No depende directamente de ningún ministerio, sino que mantiene relaciones transversales con todos ellos. Entre las funciones del Consejo están:

1. La prevención y educación vial, a través de campañas preventivas sobre velocidad, alcohol, cinturón de seguridad, seguridad del peatón, seguridad de los motoristas, seguridad de los ciclistas, pasos a nivel, así como a través de campañas en los colegios y en los consejos locales, en cooperación con las comunidades locales y la sociedad civil.

2. La realización de programas de rehabilitación para conductores condenados por exceso de velocidad o conducción bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos.
3. La organización e implementación de la investigación analítica en el campo de la Seguridad Vial.
4. El control de calidad de las ITV.
5. La auditoría de carreteras, de acuerdo con lo que marca la Directiva 2008/96/EC y el Acta sobre Carreteras Públicas.
6. Las tareas relacionadas con el nuevo programa de Seguridad Vial (2013-2022).

Hoy por hoy, el 60 % de las funciones de la policía de tráfico tiene que ver con el control de los principales factores de riesgo de los conductores eslovenos: velocidad, alcoholemia y uso de los cinturones de seguridad. Las cuantías de las multas son elevadas, de manera que las medidas agresivas contra las infracciones también constituyen una base del sistema esloveno. Así mismo se tienen en consideración los factores propios de la vía. Por ejemplo, los puntos negros no se señalizan de forma expresa, ya que el objetivo prioritario es solucionarlos. Además, se trabaja de forma especial la seguridad en túneles, tanto en lo que respecta al mantenimiento de las instalaciones como al control de la velocidad a la que circulan los conductores con sus vehículos.

En definitiva, la Seguridad Vial en Eslovenia nos presenta un escenario de mejora constante que no cuenta con una larga tradición, pero sí con un firme convencimiento basado en la Educación Vial y en poner el foco de atención sobre los principales factores de riesgo, implicando a los usuarios de la vía en el trabajo de mejorar la situación. Y lo están consiguiendo.

### **1.2.10 Eslovaquia.**

La Seguridad Vial en Eslovaquia va ligada a la entrada de este país, el año 2004, en la Unión Europea, cuando al país eslavo se le plantea el reto de ponerse al nivel estándar del resto de los estados miembros. Según explicaba en 2012 un informe de la Universidad de Žilina, las principales causas de siniestralidad vial en Eslovaquia tienen que ver con:

1. velocidad excesiva.
2. infracciones a normas básicas.

3. otras causas generales.
4. estilo de conducción.

De estos cuatro grandes grupos, llama la atención el “estilo de conducción”, que no es otra cosa que conducción agresiva relacionada con la hostilidad y la competitividad que llevan a la asunción de altos niveles de riesgo. Sin embargo, las estadísticas muestran hoy por hoy a Eslovaquia en el mismo grupo de mejora de la Seguridad Vial que Portugal, Polonia, Estonia, Irlanda, Finlandia, Bélgica, Noruega, España, Suecia, Alemania, Grecia y Reino Unido, con resultados positivos por encima de la media de la UE. Y dentro de los objetivos marcados en el Decenio de Seguridad Vial (2011-2020), los nuevos retos a que se enfrente Eslovaquia apuntan en direcciones muy dispares:

1. Reducir el número de siniestros derivados de exceder los límites de velocidad y circular sin adaptar la velocidad a las circunstancias.
2. Reducir la siniestralidad vial debida al alcohol y otras drogas.
3. Reducir la tasa de siniestralidad entre los usuarios más vulnerables de la vía.
4. Seguridad a través de la Educación Vial eficaz en las escuelas y la formación de conductores en las autoescuelas.
5. Aumentar los niveles de la infraestructura vial.
6. Aumentar el nivel de seguridad a través de vehículos más seguros y del despliegue de sistemas de transporte inteligentes (ITS).
7. Aumentar el nivel de seguridad del transporte de mercancías por carretera y de los servicios de autobús.



## 8. Aumentar el nivel de atención asistencial tras el siniestro vial.

Estos objetivos son el reflejo de una situación que se está revirtiendo con urgencia y sin perder de vista la perspectiva comunitaria. La manera de conseguirlo va por la vía de las campañas impactantes, en la línea de conseguir un shock masivo que haga despertar a la sociedad eslovaca de la indiferencia que, hasta ahora, parece haberles supuesto el problema viario. En ese sentido, el propio Ministerio de Transporte, Construcción y Desarrollo Regional de la República Eslovaca, a través de su departamento de Seguridad Vial (BECEP), habla de “los problemas más urgentes que dan pie a siniestros viales”. Los objetivos en Eslovaquia están fijados en múltiples frentes, y se avanza a toda prisa hacia ellos. Si esto se traduce en resultados más o menos permanentes, eso es algo que se encargará de decir el futuro que ya casi es presente.

### 1.2.11 Dinamarca.

Estamos en uno de los países con una tasa de siniestralidad vial más reducida, y también se trata de uno de los estados de la Unión Europea con un mayor nivel de calidad de vida. Las cifras de siniestralidad vial de Dinamarca siguen una tendencia descendente muy acusada desde el año 2008.





Hay que tener en cuenta que los números que se manejan son reducidos, por lo que cualquier siniestro vial podría romper los logros conseguidos. Sin embargo, la tendencia es firme a lo largo del tiempo. Incluso en el periodo de 2006 a 2008, donde las cifras se disparan, existe una meseta, no un recrudecimiento de la mortalidad vial.

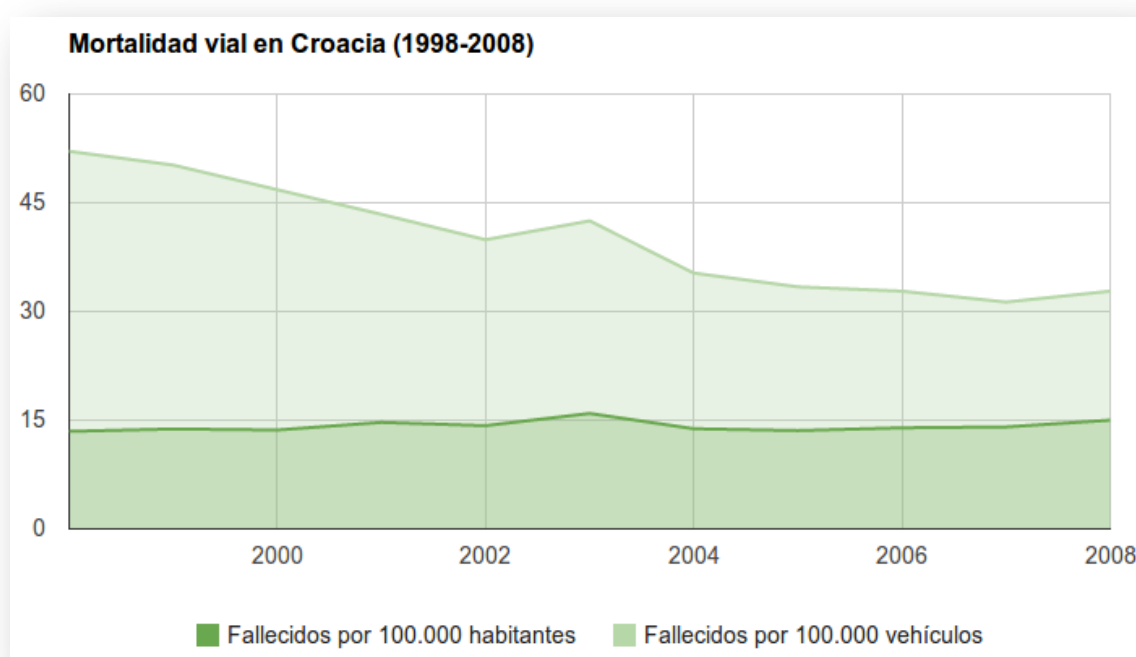
Los niños en Dinamarca comienzan trabajando la Educación Vial desde que son muy pequeños. Tanto es así, que los trayectos del hogar a la escuela se estructuran en función de la edad del menor, de manera que vaya adquiriendo cada vez mayor independencia en sus desplazamientos, ya sean estos a pie o en bicicleta. De hecho, el 60 % de los niños acuden al colegio a pie o en bici, y un 50 % de ellos viven a menos de 1,5 kilómetros de su centro. Ya desde preescolar, se les educa en el por qué de las cuestiones relacionadas con el tráfico, y de manera relacionada con el entorno real. En la etapa infantil se ahonda en las cuestiones actitudinales, y ya en la adolescencia los niños reciben formación encarada a su futuro papel como conductores de vehículos motorizados.

De cara a 2020, el objetivo pasa por unas cifras de siniestralidad no superiores a 120 fallecidos, 1.000 heridos graves y 1.000 heridos leves. Es un objetivo ambicioso, pero que se puede conseguir, a la vista de los resultados obtenidos hasta ahora en Dinamarca. Las principales áreas de acción están en el control de la velocidad, la lucha contra el alcohol, drogas y medicamentos en la conducción, la lucha contra la falta de atención, el uso de cinturones y cascos, la reducción de atropellos a peatones, la reducción de siniestros con ciclistas, ciclomotoristas y conductores jóvenes, y la reducción de choques frontales, colisiones en solitario y en intersecciones de carreteras secundarias. Todo esto, aprovechando las posibilidades que ofrece la tecnología, tanto en la reducción de conductas de riesgo (alcohol, velocidad, pasar semáforos en rojo), como ayudando al cambio de actitudes frente al tráfico (mapas digitales que avisan de los excesos de velocidad, cajas negras, detectores de fatiga, de ángulo muerto, de cambio de carril involuntario...), como ayudando a reducir los daños derivados de una colisión (uso correcto de los cinturones y los sistemas de retención infantil, airbags, etcétera).

### **1.2.12 Croacia.**

Croacia ha arrastrado durante décadas unas cifras de siniestralidad

vial que han motivado una reforma legislativa encaminada a la reducción de la mortalidad en carretera. Con la asunción de los objetivos planteados en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que prevé la reducción en un 50 % de las víctimas mortales de tráfico, Croacia comienza a experimentar un cambio de tendencia que, de afianzarse, podría suponer todo un vuelco en la situación del país eslavo.



La necesidad de un cambio en Croacia, sin embargo, ha chocado con demasiadas inercias. Por ejemplo, tenemos el caso de las tasas máximas de alcoholemia, que en 2004 se fijaron en 0,0 g/l, no sin causar polémica entre una población que se mostraba dividida en cuanto a este aspecto. En 2008, el Gobierno cedió ante las presiones y la tasa general se fijó en 0,5 g/l, mientras que para conductores noveles y profesionales se respetó el 0,0.

Otro punto fuerte de las reformas en Croacia tienen que ver con la vía punitiva. Así, las sanciones se han endurecido durante los últimos años, se ha adoptado el permiso por puntos y se ha hecho mucho hincapié, desde las instituciones, en la necesidad de obedecer las normas para erradicar un

problema que, durante años, ha situado a Croacia y los países vecinos al mismo nivel de inseguridad vial que los países del Este.

En el plano positivo, hay que destacar que la red de infraestructuras de Croacia está experimentando un sólido avance, con un desarrollo constante de nuevas autopistas. Sin embargo, aún hoy el 90 % de la red viaria consiste en carreteras de una sola calzada, sin desdoblamientos. Así, el 50 % de estas rutas son de alto riesgo (27 %) o muy alto riesgo (23 %) según EuroRAP.

Por tanto un País que tiene mucho trabajo aún por desarrollar y una población con la que la conciencia en la seguridad vial está aún en una línea inferior del resto de países de la Unión Europea.

### **1.2.13 República Checa.**

Este País se enfrentaba a un reto importante: la reducción de la siniestralidad vial en el marco de la Unión Europea tras años de una alarmante situación que en los últimos años está dando un vuelco. En este objetivo andan inmersos el BESIP (Bezpečnost Silnicního Provozu, o Seguridad del Tráfico de Carreteras), organismo dependiente del Ministerio de Transporte de la República Checa, y el Nadace Besip, una fundación dependiente del BESIP que trata de concienciar a la población acerca de la cuestión vial. Desde 1967, el BESIP ha gestionado la Seguridad Vial en República Checa. Sin embargo, no fue hasta 2004 que se estableció una Estrategia Nacional de Seguridad Vial por parte del gobierno de Chequia. Ahora, en consonancia con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, se consideran como objetivos para 2020 la reducción de la mortalidad vial hasta converger con la media europea, a un ritmo del 5,5 % hasta alcanzar un 60 % respecto a 2009, y una reducción del 40 % en heridos graves.

Paradójicamente, siendo el noveno país más pacífico de Europa, y uno de los más democráticos, la Seguridad Vial en República Checa cuenta con un escollo llamado agresividad al volante, tal y como recoge la Organización Mundial de la Salud en su informe a propósito del Decenio de Acción. Otros focos de mejora están en los usuarios más vulnerables de la vía (niños, mayores, ciclistas y motociclistas), en los conductores noveles y en el consumo de alcohol y otras drogas asociado a la conducción.

Se enfrenta a un reto importante: la reducción de la siniestralidad vial en el marco de la A la luz de los resultados observados en las estadísticas, la Seguridad Vial en República Checa está mejorando de forma ostensible, seguramente gracias a la suma de muchos y muy intensos esfuerzos. Si continúan por el camino de la Educación Vial, no sólo conseguirán su objetivo a corto plazo, sino que instaurarán un nuevo escenario vial en el país centroeuropeo.

#### **1.2.14 Chipre.**

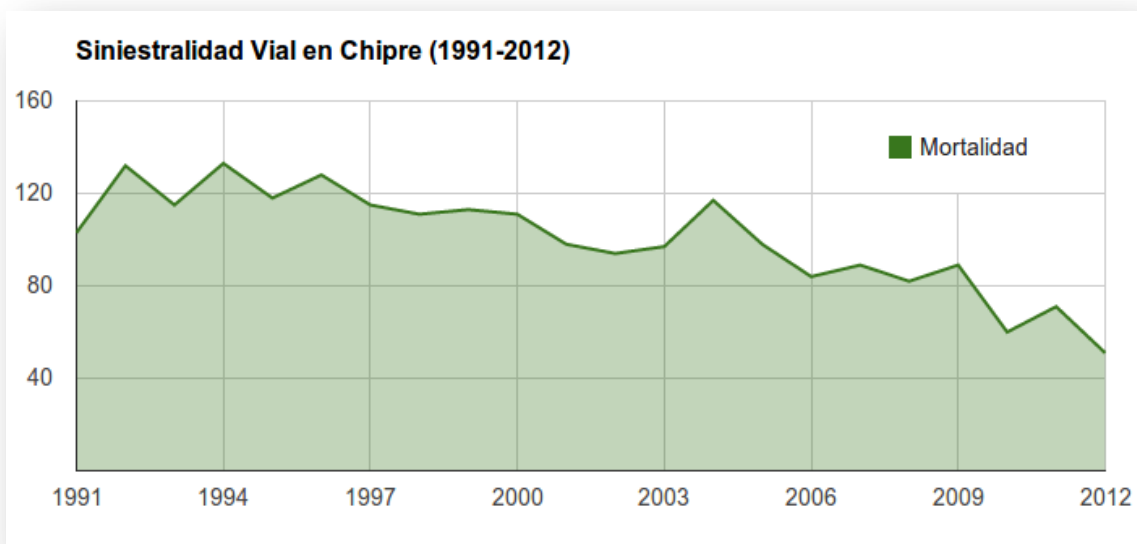
Desde 2006 se conocen planes de mejora de la Seguridad Vial en Chipre en el marco de la Unión Europea. La situación de partida era dramática, con un repunte de la mortalidad experimentado en 2004 que hizo saltar la alarma en el pequeño país. Fue aquel año cuando se fundó la Unidad de Seguridad Vial dentro del Ministerio de Comunicaciones y Obras del gobierno chipriota. Se emprendió entonces un primer plan de acción entre 2006 y 2008, sin que redundara en sólidos avances, y de cara al Decenio de la Seguridad Vial Chipre se acogió a la Carta Europea para mejorar sus resultados. Para acabar de poner estas cifras en contexto, hay que recordar que hablamos de un universo poblacional relativamente reducido, por lo que cualquier siniestro vial grave puede acarrear un enorme impacto sobre los resultados obtenidos al final del ejercicio. Con todo, es evidente el cambio de tendencia experimentado a partir del año 2009 como resultado de las primeras acciones llevadas a cabo por la Unidad de Seguridad Vial en el marco del compromiso suscrito con la Unión Europea. Para 2020, Chipre espera haber reducido la mortalidad vial en un 50 %, tal y como ya han conseguido en los últimos 10 años.

También como consecuencia de estas particularidades, y de la escasa historia con que cuenta la Unidad de Seguridad Vial, Chipre importa buena parte del conocimiento sobre Seguridad Vial que se utiliza en la Unión Europea y, en particular, en Reino Unido, país al que le une todo un legado histórico. En Chipre, la actividad gubernamental se estructura en seis líneas de acción, estructuradas por comités:

1. Comité por la Seguridad Vial en Infraestructuras,
2. Comité por la Seguridad Vehicular,
3. Comité para la Formación y Evaluación de los Candidatos a Conductor.

4. Comité para la aplicación de la Legislación sobre Tráfico Rodado,
5. Comité para la Información Pública y la Educación en Seguridad Vial,
6. Comité para los Cuidados Médicos en Emergencias.

En cuanto a los movimientos ciudadanos, existen en Chipre iniciativas como Reaction Cyprus o RoSPA, que colaboran estrechamente con las autoridades para llevar adelante campañas de prevención realizadas directamente sobre el terreno.



Chipre forma con Malta, Israel y Dinamarca un selecto grupo que aglutina las reducciones de mortalidad vial más acusadas, en oposición a países como Luxemburgo, Lituania y Rumania. Entre 2011 y 2012, el pequeño país registró la segunda mayor reducción de mortalidad vial en la Unión Europea, con un 28 %, pero entre los años 2011 y 2010 hubo un repunte del 18 %. Al acabar octubre de 2013, las cifras de fallecidos estaban en 22 personas. La mortalidad vial descende y la Seguridad Vial

en Chipre aumenta, aunque por pura naturaleza estadística se haga complicado reseguir la tendencia. Entre las líneas de acción más claras, está atacar ahí donde se produce la siniestralidad. Aunque no existen demasiadas referencias a los factores de riesgo, sí se pueden destacar los siguientes puntos:

- Atropellos a peatones. Según las estadísticas, de los 826 fallecidos en el asfalto durante los últimos 10 años, 156 (18,89 %) eran peatones. De ellos, 7 eran niños menores de 14 años y 81 eran adultos de edad superior a 60 años. La campaña Road Safety and Walking pone el foco sobre el atropello a peatones.

- Uso del casco y los cinturones de seguridad. A pesar de que en Chipre es obligatorio el uso del casco en motos y ciclomotores, así como el uso del cinturón de seguridad en los vehículos que lo llevan instalado, recientemente el ministro de Comunicaciones y Obras explicaba que hasta un 78 % de las muertes en carretera podrían haberse evitado utilizando estos sistemas de seguridad pasiva.

- Endurecimiento de las sanciones a reincidentes y en alcoholemias. Chipre utiliza permiso por puntos, y dentro del endurecimiento de sanciones está el replanteamiento de los puntos con voluntad disuasoria para reincidentes y conductores ebrios. En este último aspecto, cabe destacar la tasa máxima de alcoholemia permitida para todos los conductores es de 0,22 mg/l en aire espirado (en España es de 0,25 mg /l con carácter general y de 0,15 mg/l para noveles y profesionales).

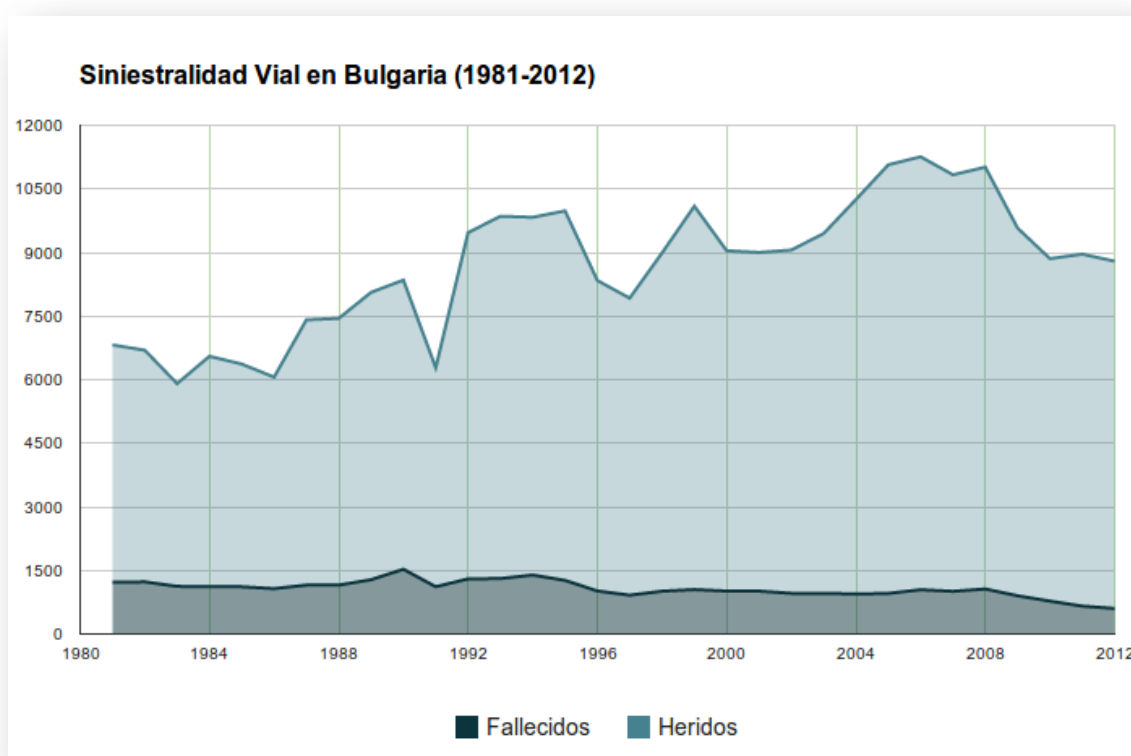
- Infraestructuras. Por último, hay que señalar que la primera autopista de Chipre es relativamente moderna: se inauguró en 1985. Con 7.206 km de carreteras asfaltadas y 4.387 km de carreteras sin asfaltar, hoy Chipre tiene sin embargo el mayor ratio de kilómetros de autopista per capita de la Unión Europea, con 38,6 km por cada 100.000 habitantes.

En resumen, si hablamos de la Seguridad Vial en Chipre hablamos de un país con una herencia dura, sin recursos asignados para erradicar la siniestralidad vial, pero que desde hace menos de 10 años apunta muy firmemente hacia un futuro en el que la mortalidad vial puede quedar relegada a casos puntuales. El resto vendrá después

### 1.2.15 Bulgaria.

Con este país llegamos a un escenario verdaderamente complejo. La Seguridad Vial en Bulgaria es todo un reto en un país que, ocupando una posición estratégica de comunicaciones como punto de conexión con Turquía, cuenta con el desarrollo económico como prioridad fundamental.

Para una población de 7,5 millones de habitantes en un territorio de 110,879 km<sup>2</sup>, la siniestralidad vial de Bulgaria representa aproximadamente un 2 % del PIB, un PIB que medido per capita está en un 44 % de la media europea. Con la adhesión de Bulgaria al Decenio de Seguridad Vial, se espera reconducir la difícil situación del país eslavo.



Durante décadas, las cifras de siniestralidad experimentaron un crecimiento paralelo a la motorización de la población. En ese sentido, resulta preocupante que, según datos de 2010, en Bulgaria hay 3,3 millones

de vehículos, lo que da una tasa de motorización de 0,4 vehículos por persona, frente a la media comunitaria, que es de 0,7. Es obvia la urgencia por reconducir la situación de la siniestralidad vial, que desde 2008 experimenta mejoras. En Bulgaria se registran cada año alrededor de 80.000 siniestros viales. La elevada antigüedad de los vehículos, con un 82 % de más de 10 años y en muchos casos de más de 20 años, el mal estado de conservación de calles y carreteras, la cuestionable calidad de la formación vial y la falta de conciencia vial en la sociedad se postulan como causas principales de estos números que se mantuvieron estables durante todo un decenio, hasta 2008.

Las infraestructuras son un aspecto crucial para la Seguridad Vial en Bulgaria. Desde siempre, el país ha sido un importante cruce de caminos entre Europa, Asia y África, y cinco de los diez corredores paneuropeos cruzan su territorio. La red de carreteras nacionales de Bulgaria tiene una longitud total de 102.016 kilómetros, de los cuales 93.855 kilómetros están pavimentados. De todos ellos, sólo 441 son autopistas. Según explicaba en 2011 Alexi Kesiakov, secretario de la Comisión Público-Estatal de Control de la Seguridad Vial y la Circulación por las Carreteras, “existen muchas deficiencias en la normativa que regula su construcción. Se cometen errores en la construcción de nuevas autopistas, las antiguas también dejan mucho que desear. Cada año, unas 300 personas pierden la vida porque se estrellan contra árboles, postes y otros obstáculos que se encuentran a la vera del camino”.

La otra gran pieza del puzzle búlgaro tiene que ver con el factor humano. Para empezar, la formación vial es, en muchos casos, inexistente. En 2009 el caso de un autobús siniestrado dio la vuelta a toda la UE cuando se descubrió detrás del suceso una trama consistente en la venta de permisos de conducir. En aquella misma ocasión se citaba a Bulgaria como el país de la UE con más corrupción en ese sentido. Dejando de lado este aspecto, el grueso de la siniestralidad vial relacionada con el factor humano tiene que ver con la desobediencia a las señales de tráfico, los adelantamientos antirreglamentarios, los excesos de velocidad (sobre todo en lugares con curvas peligrosas) y la conducción bajo los efectos del alcohol y de sustancias psicoactivas. En este último punto, sorprende en lo negativo que Bulgaria no cuente con una estadística fiable sobre alcoholemia. Por su parte, los peatones suelen cruzar por lugares donde está prohibido, o bien sin respetar los semáforos. De hecho, en Bulgaria un punto esencial de la siniestralidad vial tiene que ver con los atropellos a peatones. Sofía, la capital, es la ciudad europea que ha registrado más peatones fallecidos a consecuencia de un siniestro vial. No es de extrañar



que se realicen y se emitan en televisión spots de concienciación como el que sigue, además de duras campañas con imágenes de siniestros reales.

Dentro del Decenio de la Seguridad Vial, Bulgaria entra en el grupo de países que se comprometen a reducir en un 50 % su tasa de mortalidad vial, y en un 20 % las cifras de heridos en carretera. Son unos objetivos ambiciosos pero que pueden estimular a la sociedad búlgara en la mejora de su propia seguridad.

Entre los puntos clave para la consecución de objetivos, están la mejora de la educación y la prevención viales, la transformación de las infraestructuras en un aliado para la seguridad cuando fallan otros factores, el endurecimiento de las sanciones relativas a la velocidad y al uso del casco y los sistemas de retención, un mayor control en el campo del alcohol y las drogas, también la seguridad en el parque de vehículos y la inversión en el cuidado de los daños derivados de la siniestralidad vial.

Desde el año 2011 se está trabajando en la idea de que la Seguridad Vial en Bulgaria es un problema compartido por todos, apuntando hacia los factores que son adversos para la seguridad del entorno viario. Por otra parte, ya se ha establecido la obligatoriedad de someter a inspección las carreteras. En cuanto al uso de los sistemas de retención, el cinturón en las plazas delanteras ya se utiliza al mismo nivel que la media europea. En el terreno de temas pendientes, está el uso del cinturón en las plazas traseras, el establecimiento de un control efectivo del alcohol y drogas en la conducción y la renovación del parque automovilístico. Desde luego, no es la situación más fácil, y esto hace que la mejora de la Seguridad Vial en Bulgaria sea, a la práctica, todo un desafío.

### **1.2.16 Bélgica.**

El caso de la Seguridad Vial en Bélgica es uno de esos ejemplos de países de la Unión Europea donde la situación está en plena evolución. Tradicionalmente Bélgica ha sido un estado donde la siniestralidad vial representaba un problema grave. Con una población de 11,2 millones de habitantes, sus cifras de mortalidad vial se van colocando, poco a poco, en niveles menos alarmantes, pero aún así tiene mucho camino por recorrer todavía.

En estrecha colaboración con el Service Public Fédéral de Mobilité et Transports funciona el Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), una entidad sin ánimo de lucro fundamental en Bélgica. Entre sus prioridades figuran la adecuación de la velocidad, el uso de los sistemas de retención infantil y el consumo de alcohol y drogas. Sobre este último punto, hay que tener presente que durante años Bélgica ha sido el país de nuestro entorno que tenía el mayor número de positivos en alcohol y cannabis detectados entre los heridos graves de tráfico

Bélgica mantiene una posición baja en la tabla de los países con menor tasa de fallecidos viales en función de su población. En cuanto a su trayectoria más reciente sobre la reducción de la siniestralidad, se encuentra en el mismo grupo que países como Alemania, Suiza, Países Bajos o Suecia. Es decir, mejoran día a día con resultados de entre el 28 % y el 38 %, aunque lógicamente cada uno de estos países tiene un punto de partida diferente. Uno de los puntos clave de la situación belga está en el consumo de alcohol y por tanto las campañas contra el alcohol en la conducción constituyen uno de los ejes fundamentales del IBSR. Bélgica es uno de los estados donde se utiliza el Alcolock como elemento de seguridad. Sin embargo, también es un estado donde la tasa máxima de alcoholemia permitida es de 0,5 g/l sin distinciones en cuanto a conductores profesionales o noveles.

De Bélgica procede el programa Bob, según el cual bobber equivale a planificar, antes de salir a consumir alcohol, cómo se realizará el trayecto de vuelta a casa: con un conductor que no bebe, utilizando el transporte público, o bien haciendo noche en otro lugar. Auspiciado por el IBSR y el Grupo Arnoldus de la Federación de Cerveceros Belgas, el programa Bob comenzó en 1995 y ha sido adoptado (y adaptado) a varios países de la Unión Europea. En Bélgica, tras cada campaña de información y control se evalúa el impacto que tiene el mensaje en la sociedad y las simpatías que despierta el programa Bob entre el público. La evaluación es positiva. Alrededor del 35 % de los encuestados contestan que han “sido Bob” y alrededor de dos tercios de la población dicen conocer a alguien que actúa como Bob. Durante las campañas, el porcentaje de conductores que beben desciende a un 4 %, mientras que fuera de ese periodo se encuentra alrededor del 9 %. Sin embargo, queda la duda sobre si se trata o no de un cambio de actitudes real frente al alcohol. Dentro de las mismas campañas sobre el programa Bob encontramos un curioso aviso a navegantes que, quizá, nos indica que “no todo el monte es orégano”... o que “tampoco la Policía es tonta”. En el fondo, se trata de una muestra más de que en Bélgica la situación va cambiando poco a poco, no sin inercias.

No deja de ser curioso que en el apartado del alcohol se recurra a modelos de edad avanzada y a patrones sociales que no se quedan en cuatro jóvenes bebiendo en las vías públicas. ¿Significa eso que los jóvenes quedan fuera de foco en los planteamientos del IBSR?. Ni mucho menos. Desde 2002, el roadshow titulado ‘Flash!’ recorre centros formativos y culturales para concienciar a jóvenes y adultos. Se trata de un monólogo multimedia en el que un actor cuenta la historia de un grupo de amigos que salen una noche del fin de semana, con dramáticas consecuencias. ‘Flash!’ utiliza unas imágenes y un lenguaje con el que su público objetivo se puede sentir identificado. Al margen de eventos como este, las campañas de concienciación para jóvenes son frecuentes en un país donde existe la conducción acompañada, y donde flota la idea de que las cosas deben cambiar para mejor cuanto antes. Sin ir más lejos, este spot apela a la conciencia de los jóvenes de manera muy directa, jugando con el rol que les pertenece en su sociedad:

Podemos hablar de la Seguridad Vial en Bélgica y su financiación. El Fondo de Seguridad Belga permite optimizar la inversión en Seguridad Vial. Las bases son utilizar los ingresos por sanciones de tráfico para alcanzar los objetivos de Seguridad Vial y la posibilidad de reclamar el dinero que se haya gastado y no se haya justificado de manera adecuada. Este fondo brinda apoyo financiero a los servicios policiales para realizar acciones de vigilancia y control de los excesos de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, el transporte de mercancías pesadas, los aparcamientos peligrosos, la conducta agresiva en el tráfico rodado y la siniestralidad vehicular de los fines de semana. El Service Public Fédéral de Mobilité et Transports y el Service Public Fédéral de l’Interieur gestionan estos fondos y los ofrecen a las policías federales y locales. De todas formas, de vez en cuando hay cierta controversia en la forma en que se distribuyen estos fondos. Una prueba más de que la Seguridad Vial en Bélgica pasa por una situación transitoria, aunque afortunadamente el rumbo que lleva es más que positivo.

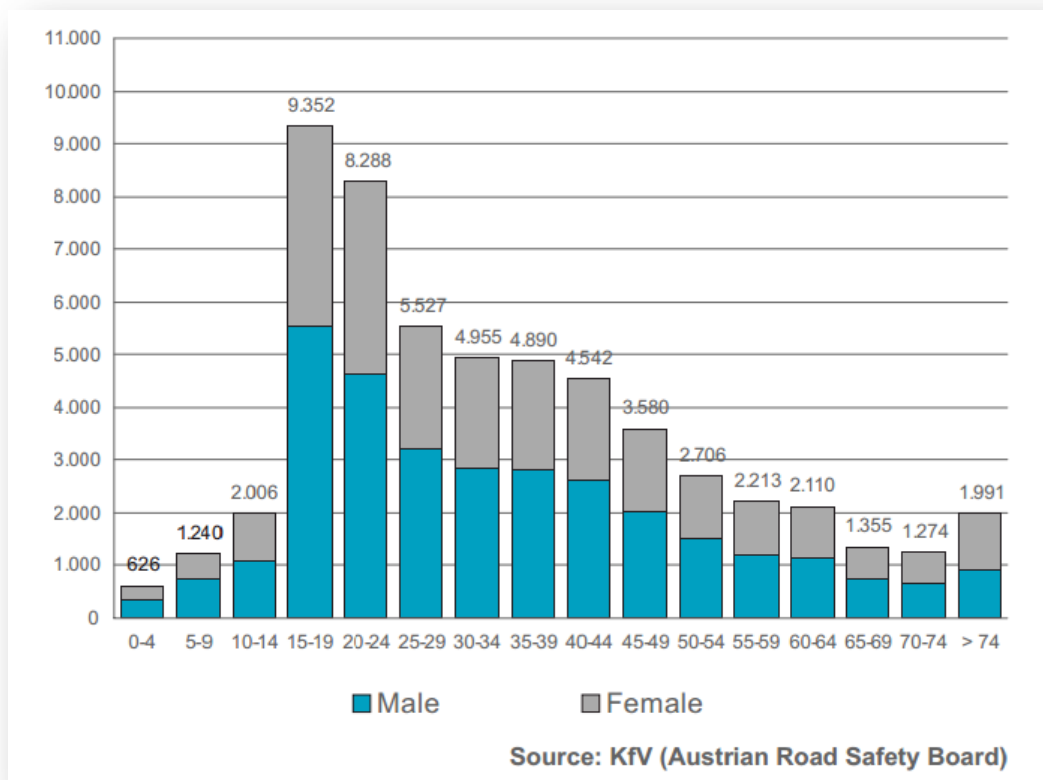
### **1.2.17 Austria.**

Dentro del marco que es el Decenio de la Seguridad Vial, Austria, Bélgica, Hungría, Eslovaquia y España se encuentran entre los que se han comprometido en la reducción de las muertes en carretera en un 50 %. El país que un día formó parte de un gran imperio es hoy un territorio poblado

por menos de 8,5 millones de personas. Esto permite que en materia de prevención vial Austria se gestione de forma comparativa con otros países similares de su entorno. Sin ir más lejos, el Ministerio de Transportes, Innovación y Tecnología (BMVIT, de Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) busca en la vecina Suiza el espejo donde mirar los objetivos viales de su propio país.

Las más recientes campañas de concienciación en Austria giran en torno al alcohol y la conducción, al uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil, a la utilización del teléfono móvil al volante y también se aborda un apartado específico para motoristas.

Si echamos un vistazo a la abundante información que ofrece el BMVIT sobre la siniestralidad vial de Austria observamos que las vías interurbanas recogen el 39 % de los siniestros, a diferencia de lo que ocurría en Alemania, donde este era un punto crítico. Sin embargo, estos siniestros aglutinan el 74 % de las muertes viales. En cuanto a la distribución por edades y género, se disparan las cifras entre la población joven, lo que revela un punto especialmente sensible en Austria: la siniestralidad vial con ciclomotores.



Poniendo los datos de mortalidad vial de Austria en el contexto europeo, y tomando las cifras por cada millón de habitantes, la situación de partida nos muestra una disminución de las cifras entre 1991 y 2003 del 43 %. Esto arroja un resultado de 114 fallecidos por millón de habitantes en 2003, una cifra superior a la media europea ese año, que estaba en 103 fallecidos por millón de habitantes.

¿Cómo abordan el futuro de la Seguridad Vial en Austria? La idea es unir esfuerzos para crear un sistema de seguridad integral en las carreteras austriacas que sea sensible a un proceso de aseguramiento de la calidad. Este sistema, que se concreta en 250 medidas que afectan a 17 campos de actuación se basa en los siguientes puntos:

1. Los siniestros viales por error humano van a existir siempre.
2. La red viaria de transporte debe diseñarse para reducir los siniestros mortales o con heridos graves.
3. Los proveedores del sistema de transporte rodado tienen parte de responsabilidad en su propia seguridad.
4. Todos los usuarios de la vía tienen la obligación de compartir esa responsabilidad, respetar las normas y aceptar la limitación del sistema.
5. Todas las medidas de seguridad deben ir en la línea de alcanzar los objetivos de reducir la siniestralidad en el largo plazo.
6. Los objetivos viales deben alinearse con los objetivos de otras áreas, como los medioambientales, económicos y sociológicos.
7. El proceso de implementación debe ir acompañado de una evaluación continua, análisis, control, ajuste, informe y adaptación a lo largo de todo el programa.

Parte del objetivo de cara a 2020 ya lo conocemos: la reducción de las cifras de fallecidos en un 50 %. También se contempla en este ambicioso plan la disminución de los números de heridos graves en un 40 % y la bajada de cifras de los heridos leves en un 20 %.

Este Plan se traduce en una larga lista de medidas subdividida a su vez en tareas que afectan prácticamente a todos los puntos que tienen que ver con la Seguridad Vial en Austria. Se habla de campañas de concienciación, de enseñanza de la conducción, de Educación Vial a niños y jóvenes, de la Seguridad Vial para mayores, de peatones, ciclistas, motoristas y ciclomotoristas, de camiones... También se aborda una problemática algo específica de Austria, y es el gran número de intersecciones al mismo nivel que hay en el país. Los cuidados médicos posteriores al siniestro, las rehabilitaciones y la seguridad del vehículo

completan la lista de factores. Lógicamente, una visión tan poliédrica necesita la implicación de todos los organismos afectados. En este Plan entran, además del mismo BMVIT, el Ministerio del Interior, el Departamento de Estadística, la Asociación de Investigación en Transporte por Carretera y Ferrocarril (FSV), las universidades, los partidos políticos, los gobiernos locales y regionales, los servicios de emergencia, las organizaciones de Seguridad Vial, los clubes de automovilistas...

Además del papel que tiene el BMVIT en la Educación Vial de los ciudadanos austriacos, el KFV (de Kuratorium für Verkehrssicherheit, Consejo de Seguridad Vial) es una entidad privada sin ánimo de lucro que organiza todo tipo de acciones en pro de la formación y concienciación vial de los ciudadanos. Compuesta por clubes de automovilistas y aseguradoras, la función social del KFV recuerda a la que en nuestro país tienen FUNDACIÓN MAPFRE, CEA, RACE o RACC, por citar algunas organizaciones similares. Es, a todos los efectos, una situación parecida a la de España, y como en España, el futuro de la Seguridad Vial en Austria se está decidiendo en estos momentos.

### **1.2.18 Alemania.**

Alemania es, entre otras cosas, la meca del Motor en Europa (con independencia de los acontecimientos que hicieron saltar la alarma a finales de 2015 con la marca Volkswagen). También es el país más poblado de la Unión Europea, lo que hace que, en números absolutos, tenga unas elevadas cifras de fallecidos en carretera. ¿Por dónde pasa la solución al problema viario según se plantean la Seguridad Vial en Alemania? La implicación de todos los agentes es el eje en el que se basan las acciones que se llevan a cabo. Acciones que tienen que ver con la mejora de la cultura vial de los alemanes, la protección a los usuarios más débiles, la reducción de los riesgos viales para los conductores noveles, el fomento de los sistemas de transporte inteligente para evitar riesgos del transporte rodado pesado, el cuidado en zonas rurales, la conservación de las infraestructuras y la agilización de los servicios de emergencia, entre otras.

En Alemania, el Consejo de Seguridad Vial (DVR) rige desde 1969 las cuestiones que atañen a la seguridad de la vía. El DVR coordina las actividades que realizan sus más de 200 miembros (entre ellos, el Ministerio de Transportes, los clubes de automovilistas, las asociaciones de

fabricantes y la Organización de Voluntarios por la Seguridad Vial). Además, a través de sus comités elabora programas de actuación enfocados en los usuarios adultos de la vía, los niños y jóvenes, las cuestiones legales, la Ingeniería de Tráfico y la Medicina de Tráfico y cuidados post-impacto. El DVR sigue, desde hace años, la Visión Cero propia de Suecia y fundamentada en cuatro principios básicos:

1. El ser humano no es infalible.
2. Los límites se establecen atendiendo a la resistencia del ser humano.
3. Una vida no es negociable.
4. Tenemos derecho a un entorno de transporte y de trabajo seguros.

Con todo, el papel de la DVR se realiza a nivel de toda Alemania, pero el país cuenta con centenares de comisiones locales que estudian de cerca la problemática vial en cada entorno preciso y concreto para darle soluciones específicas. Por último, cada año se realizan en toda Alemania no menos de 2.000 investigaciones sobre siniestros reales en el momento posterior al suceso. Esta línea de actuación cuenta con un presupuesto que sufragan a medias el gobierno federal y los fabricantes de automóviles, y que sirve para avanzar en el estudio de las consecuencias de la siniestralidad y, por ende, en el establecimiento de las consiguientes medidas

Si nos quedamos mirando como se trabaja la Educación Vial con los niños, vale la pena tener en cuenta que en Alemania la Educación Vial se imparte en la escuela pública, donde desde edades tempranas se instruye a los niños en el uso de la vía. Así, lo frecuente es ver a niños que van y vienen del colegio sin la compañía de un adulto. Como es lógico, para cada franja de edad se trabajan unos contenidos específicos con la ayuda del abundante material pedagógico que edita el propio Ministerio de Educación y Cultura de Alemania.

Aunque en la normativa aplicable en Alemania no se observan grandes diferencias con las normas y limitaciones que tenemos en España, hay dos factores que no podemos pasar por alto, ya que sirven para ejemplificar por dónde se mueve la sensibilidad alemana hacia la problemática de la siniestralidad vial y, por tanto, por dónde se mueve la sociedad para mejorar la seguridad vial en Alemania. En primer lugar está la falta de limitación de velocidad en determinados tramos de autopistas, una cuestión que, no obstante, es objeto de polémica recurrente en el país cada vez que se abre el debate sobre acabar con esa salvedad normativa insólita en el resto de la Unión. Es un comentario habitual el que relaciona

la alta velocidad con la disciplina de los alemanes. Sea esto o no cierto, el derecho a la circulación a velocidad libre es un hecho diferencial que, por sí mismo, tiene una entidad importante allí. Otra diferencia la encontramos en las tasas de las alcoholemias, y es que si bien la tasa máxima general es en Alemania, como en España.

A pesar de que este repaso necesariamente deja en el aire muchos puntos, la idea general que podemos extraer sobre cómo se plantean la Seguridad Vial en Alemania se resume en dos palabras: rigor y disciplina. El resto viene dado por la vía de la educación y siguiendo la premisa de que un problema, cuando no se aborda de forma frontal a tiempo, crece y acaba convirtiéndose en un verdadero quebradero de cabeza.

Podríamos seguir recorriendo el resto de países de Europa y en todos ellos observaríamos en mayor o menor medida un avance importante en materia de Seguridad Vial, en cuanto a voluntades al menos se refiere. Lo primero para abordar un problema de esta magnitud es el reconocimiento del mismo y la adopción de medidas comunes aplicadas a las diferentes situaciones de cada país. El Decenio 2010-2020 es un antes y después en la Seguridad Vial de nuestros Países por los resultados que va arrojando el desarrollo del mismo. La lucha común de tantos países hará efectiva las armas utilizadas en salvar vidas. Gratamente podemos ver como la Educación Vial comienza a ser considerada como pieza central de un engranaje, que en conjunto a otras medidas, garantizará la seguridad en las carreteras de nuestros países. Queda mucho por hacer aún en Europa pero lo que si es cierto y debemos reconocer es el gran avance experimentado en años pasados desde que se reflexiona y se buscan soluciones comunes.

Los países cada vez mas implicados, los gobiernos con la proposición y desarrollo de diferentes medidas, y todo tipo de colectivos y asociaciones vinculadas al mundo del tráfico conseguirán crear una Europa mas educada vialmente, una Europa mas segura y mas libre.



### **1.3 LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA**

Ciñéndonos ya al marco de España, podemos considerar como fecha de nacimiento del fenómeno Automovilístico el año 1899. El 17 de Septiembre de 1900 se aprobaría el “Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado”, el cual es considerado como la primera norma de la Sociedad Española para la regulación del tráfico. Este reglamento limitaba la velocidad de circulación a 28 Km/h en carretera y 15 Km/h en ciudad, obligando ya igualmente a que los vehículos estuviesen matriculados. De esta forma en Octubre de 1900 se matricula el primer vehículo en España, un Clement con matrícula PM-1.<sup>11</sup>

A partir de entonces la proliferación de reglamentos se iría sucediendo con el paso de los años y el aumento del Parque Automovilístico Español iría creciendo de manera espectacular. Pero es sin duda el Código de Circulación de 25 de Septiembre de 1934 quien marcará las pautas de la regulación del tráfico para los posteriores años, recogiendo gran parte de la normativa dispersa hasta el momento, y sentando una base sólida que perduraría con el paso de los años hasta nuestros días. Con sus 304 artículos estructurados en 18 capítulos, regulaba la circulación urbana e interurbana, de peatones, de vehículos automóviles y de tracción animal, bicicletas y vehículos análogos, la circulación de autobuses, tranvías y trolebuses, las señales de circulación y el alumbrado, y la señalización óptica de los vehículos.

Debido seguramente al carácter suprarregional del fenómeno del tráfico, la Constitución de 1978 también aportaría su granito de arena, atribuyendo en virtud de artículo 149.1.21 al Estado Español, competencias exclusivas en materia de “tráfico y circulación de vehículos a motor” (a excepción de las competencias sancionadoras transferidas a determinadas comunidades autónomas).

De esta manera llegamos a la Ley 18/1989 de 25 de Julio (Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial) que trata de ser una nueva normativa que aglutine en toda su extensión el fenómeno del tráfico, ante la imposibilidad de poder hacerlo con el Código de Circulación de 1934 ya obsoleto en muchos de sus aspectos.

De acuerdo a lo estipulado por esta Ley de Bases, el 2 de marzo de

---

<sup>11</sup> [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

1990 ve la luz el Real Decreto Legislativo 339/1990 por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial (ya aparece el concepto de seguridad vial en el enunciado del Real Decreto). Este Real Decreto, a pesar de las modificaciones surgidas desde su nacimiento hasta la actualidad, es la norma de referencia del tráfico actual. Según la Ley de Seguridad Vial, la Jefatura Central de tráfico se convierte en el máximo garante de la seguridad vial en España; los esfuerzos a nivel de seguridad vial como en el fomento de la educación vial son el mas claro indicador de la preocupación de la sociedad española respecto a un fenómeno tan complejo. La Dirección General de Tráfico tiene como objetivo conseguir una conducción fluida y segura que a su vez respete las libertades de las personas. Este objetivo se relaciona con la utópica desaparición de los accidentes de tráfico, que aunque sea una tarea imposible de conseguir, no impide, es más anima, a seguir luchando por la factible vía de la disminución de los mismos.

### **1.3.1 Evolución española desde los años 1980.**

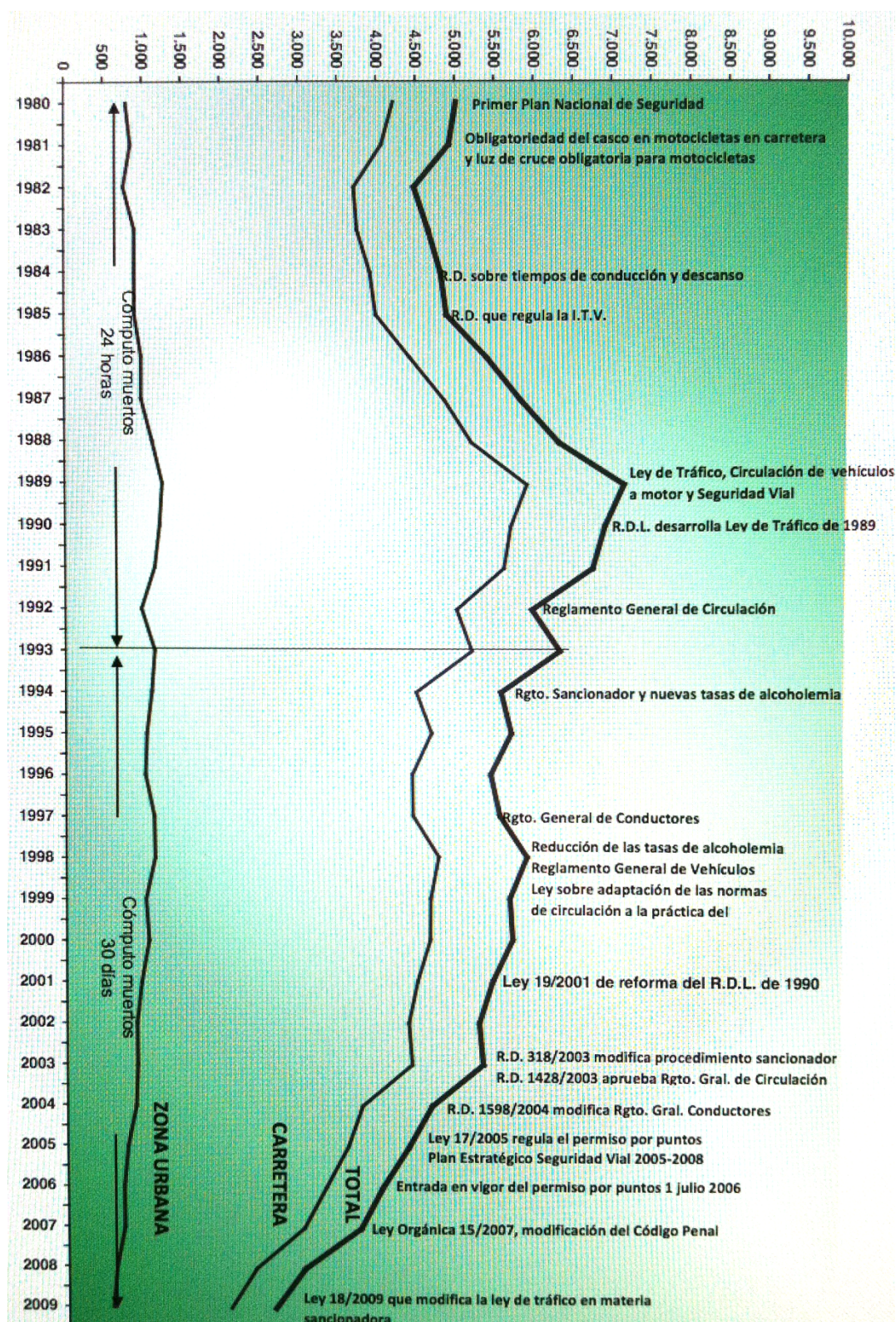
Para poder extraer una idea clara y concisa de la situación en materia de seguridad vial que vive la sociedad española a día de hoy, debemos remontarnos años atrás y observar la evolución experimentada desde años anteriores; es casi obligatorio tomar como referencia los años 80-90, y no fruto del azar o del antojo. Las cifras de siniestralidad que manejaba España en ese momento han sido las mas desastrosas de la historia de nuestra Nación. Intentaremos reflejar de forma clara los cambios de estas cifras desde 1980, en que España, consciente de tener un serio problema se pone a trabajar de forma urgente en el descenso de las cifras de muertos y heridos que dejaban los accidentes de tráfico. Podemos decir que es un ¡basta ya! de una sociedad que se siente impotente ante la necesidad de poner freno a los ataques de uno de sus principales asesinos. En el gráfico que a continuación se presenta observamos las medidas legalmente reguladas a fin de acabar con esta situación y como en los años 1989-1990 se alcanzan cotas máximas de fallecidos, momento en el que surge la Ley de Tráfico y a partir de la cual podemos ver como el número de muertos totales desciende de manera clara y progresiva hasta la situación actual.

El año 1980 se caracteriza principalmente por la aparición del primer Plan de Seguridad Vial, la obligatoriedad del uso del casco en motocicletas en carretera y la luz de cruce obligatoria para este mismo tipo de vehículos. Hasta el año 1983 se produce un descenso en la mortalidad no muy importante, pero desde este año y hasta 1989 es imposible frenar el número de muertos. Son algunas más las normas legales que se añaden a esta batalla, como la regulación de los tiempos de conducción y descanso, se establece obligatoria la inspección técnica de los vehículos (ITV)... pero nada hace que el año 1989 se lleve la vida de 7188 personas. Si a esta cantidad le sumáramos los heridos, veríamos como son 176.599 personas las que han sido víctimas de secuelas por accidentes de tráfico.

Es en este momento cuando surge la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, con la cual se han regulado casi todos los aspectos relacionados con el tráfico, incluidas las sanciones; la cota tan elevada de víctimas ha ido disminuyendo de forma lenta pero continua hasta llegar a nuestros días. Hemos pasado de hablar 7188 personas muertas a 1200. Sin duda no es congratularse por las cifras pero si saber que algo va funcionando y que se le puede plantar cara a los accidentes (dentro de su carácter fortuito en muchas ocasiones).

Esta Ley de Tráfico se va desarrollando a través de diferentes reglamentos (reglamento general de circulación, de vehículos, de conductores...) llegando hasta el momento actual donde ya las modificaciones desde sus inicios son varias en los reglamentos, y llegando a una situación en la que prácticamente todo lo relacionado con el tráfico está regulado. Sin duda el descenso de los accidentes es notorio y parece ser que hemos encontrado el camino que tenemos que seguir. Sin duda en ese camino uno de los carteles lleva escrita la palabra EDUCACIÓN como una de las claves para llegar al destino. Es por tanto desde los primeros momentos de la vida de las personas donde debemos empezar a sembrar la semilla de la vida; terreno en el que todos debemos trabajar de forma conjunta para obtener los mejores resultados que en este caso no son otros que la vida de los ciudadanos.

## EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y PRINCIPALES MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL<sup>12</sup>

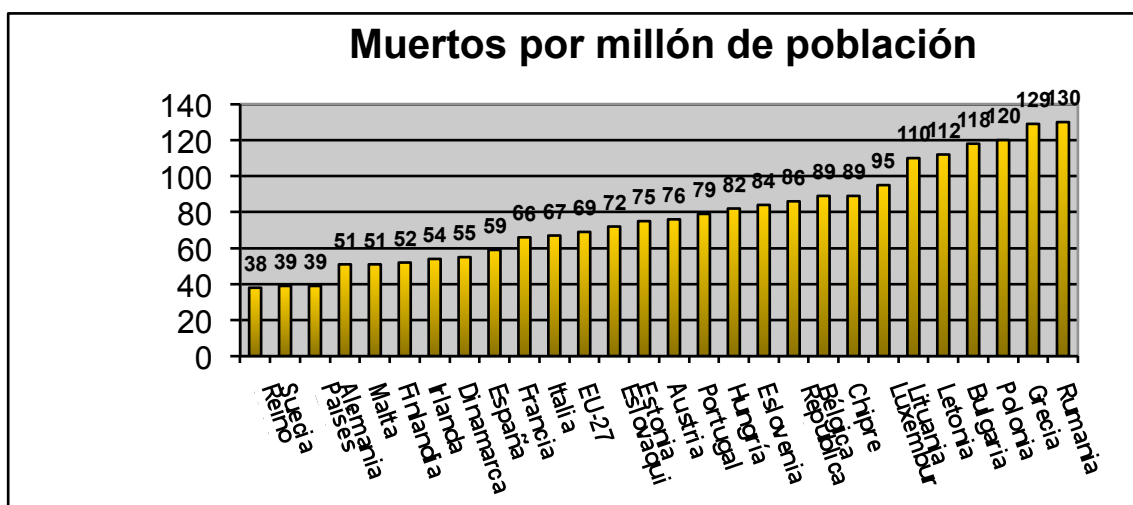


<sup>12</sup> Anuario de accidentes de tráfico en el año 2009. DGT. Ministerio del Interior

Pero ¿podemos hacer algo mas que no sea regular legalmente?, ¿podemos intervenir de otra manera?. Evidentemente si y se ha hecho. Tal es así que hoy existe la mitad de posibilidades de morir en un desplazamiento que hace tan solo 10 años por ejemplo, gracias a aspectos como: el uso del casco, los cinturones de seguridad, los límites de velocidad, la mayor responsabilidad de los conductores, su prudencia... Existe un nivel de mejora en la seguridad del País. El parque móvil es mas seguro (la mayoría de los turismos ya disponen de sistemas de seguridad avanzado como airbag, ASP, ESP, ABS... las carreteras son bastante mas seguras (se ha apostado por la transformación en autovías de aquellas carreteras que soportaban mas tráfico y en las que se generaba un mayor número de accidentes), los conductores tienen una mejor formación (poseen extensa información a través de las Campañas que elabora la DGT sobre cómo poder evitar los accidentes).

Si hacemos referencia a España dentro del contexto Europeo, veremos lo siguiente: en los 27 Países miembros (en 2009) se produjeron un total de 34.600 fallecidos en accidentes de tráfico siendo en España el 8%. En el caso de España las cifras han evolucionado favorablemente ya que en el año 2003 ocupaba el puesto 17 (en la Europa de los 25) con una tasa de 128 muertos por millón de habitantes, llegando en el año 2009 al puesto 9 con una tasa de 59 muertos por millón; todo esto sitúa a España por debajo de la media europea: 69 muertos por millón de habitantes.

## CONTEXTO EUROPEO EN EL AÑO 2009



Fuente CARE y Eurostat (Población) 2009

AÑO 2009.  
EUROPA

Muertos por millón  
de población

PAÍS	IMPORTE
Reino Unido	38
Suecia	39
Países Bajos	39
Alemania	51
Malta	51
Finlandia	52
Irlanda	54
Dinamarca	55
España	59
Francia	66
Italia	67
EU-27	69
Eslovaquia	72
Estonia	75
Austria	76
Portugal	79
Hungría	82
Eslovenia	84
Republica checa	86
Bélgica	89
Chipre	89
Luxemburgo	95
Lituania	110
Letonia	112
Bulgaria	118
Polonia	120
Grecia	129

La política europea de transportes de cara al 2010 se recogía en el Libro Blanco sobre el transporte, y como objetivo estrella se proponía reducir en el año 2010 la cifra de fallecidos por accidente de tráfico a la mitad (desde el año 2001). Parece que esa cifra no se ha alcanzado a nivel global (27000 fallecidos en 2010) aunque se reduce un 11%, siendo esta la mayor reducción conseguida desde el año 2001. Los Países que ofrecen datos con mayor reducción desde el 2001 son: Letonia (54%), España

(51%), Estonia y Portugal (con el 50% ambos Países). Otros Países como Italia, Francia y Alemania también arrojan datos mas reducidos y tan solo Rumania y Malta presentan mayores cifras de fallecidos.<sup>13</sup> A día de hoy la Comisión Europea de Seguridad Vial lanza el Plan Europeo de Seguridad Vial 2011-2020, en el cual se trazan las líneas básicas de las actuaciones que ya se han comentado en el capítulo anterior.

	2001	2003	2010	Diferencia	2010/2001	2010/2003
Alemania	6.977	6.61	3.65	-3.320	-48%	-45%
Austria	958	931	552	-406	-42%	-41%
Bélgica	1.486	1.21	840	-646	-43%	-31%
Bulgaria	1.011	960	775	-236	-23%	-19%
RepúblicaChec	1.333	1.44	802	-531	-40%	-45%
Chipre	98	97	60	-38	-39%	-38%
Dinamarca	431	432	265	-166	-39%	-39%
Eslovaquia	614	645	353	-261	-43%	-45%
Eslovenia	278	242	138	-140	-50%	-43%
España	5.517	5.40	2.47	-3.039	-55%	-54%
Estonia	199	164	78	-121	-61%	-52%
Finlandia	433	379	270	-163	-38%	-29%
Francia	8.162	6.05	3.99	-4.170	-51%	-34%
Grecia	1.880	1.60	1.28	-599	-32%	-20%
Hungría	1.239	1.32	739	-500	-40%	-44%
Irlanda	412	337	212	-200	-49%	-37%
Italia	7.096	6.56	3.99	-3.098	-44%	-39%
Letonia	558	532	218	-340	-61%	-59%
Lituania	706	709	300	-406	-58%	-58%
Luxemburgo	70	53	32	-38	-54%	-40%
Malta	16	16	15	-1	-6%	-6%
PaísesBaños	993	1.02	640	-353	-36%	-38%
Polonia	5.534	5.64	3.90	-1.627	-29%	-31%
Portugal	1.670	1.54	845	-825	-49%	-45%
ReinoUnido	3.598	3.65	1.94	-1.655	-46%	-47%
Rumania	2.450	2.22	2.37	-73	-3%	7%
Suecia	583	529	266	-317	-54%	-50%
<b>EU-27</b>	<b>54.302</b>	<b>50.3</b>	<b>31.0</b>	<b>-23.269</b>	<b>-43%</b>	<b>-38%</b>

Base de accidentes de tráfico en la Unión Europea. Año

<sup>13</sup> DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: *Siniestralidad Vial en España 2009*. Madrid. 2010.

En el caso de España vemos pues como con el esfuerzo de todas las partes implicadas se ha llegado a la reducción que se había fijado, un 51% (el objetivo era disminuir un 50%), lo cual nos hace palpables varias cosas:

- quizá lo mas importante: realmente España es consciente de la existencia de un problema importante en la sociedad y toma medidas para hacer frente al mismo.
- que se han utilizado todos los recursos posibles para disminuir esta escandalosa cifra de años anteriores, con políticas específicas, desarrollos legislativos, programas concretos.
- Si en 10 años se ha reducido el número de fallecidos en un 50%, es cierto que a pesar de seguir manteniendo cifras altas en la sociedad, estamos en el camino correcto.
- El problema del tráfico y sus consecuencias pasa a ser un problema de índole europeo y se dictan medidas desde Europa con las que minimizar sus terribles consecuencias.

De esta forma, se cerró el año 2010 con 2.714 fallecidos, pero con un camino abierto, claro y definido para atajar estas cifras, camino que no llegaría a serlo si no contemplara la prevención como pieza clave para llegar a la meta. España es un País (como han hecho otros ya en el marco Europeo) que no solo se preocupa por renovar su parque automovilístico, su red viaria o mejorar la formación de sus conductores, sino que además, con sus campañas, sanciones y mano dura para los infractores (carnet por puntos), y trabajando en la base (centros educativos) dedica grandes esfuerzos a la prevención como arma contra los accidentes de tráfico.

### **1.3.2 Estrategia de seguridad vial en España 2011-2020.**

Con este nuevo decenio se abre en España una nueva década con un contexto social, político y económico muy diferente al de periodos anteriores, obligando a los poderes públicos a una correcta gestión de múltiples factores que afectan al bienestar de la ciudadanía. A pesar de todos los avances conseguidos en materia de Seguridad Vial hasta la fecha es necesario un nuevo impulso en las políticas de Seguridad Vial. El coste en vidas humanas que suponen los accidentes de tráfico ha exigido el planteamiento de políticas activas por parte de la Unión europea, la OCDE y el banco Mundial bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por los distintos tipos de vías públicas bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible,



en el que todos, tanto los ciudadanos como los agentes implicados tienen su responsabilidad.

En este contexto, la estrategia de seguridad Vial 2011-2020 en España integra y alinea todas las actuaciones de la administración general de estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, en un nuevo enfoque por colectivos y temas clave, y promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

El 25 de febrero de 2011 el consejo de Ministros acuerda aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020, tras la aprobación por el consejo superior de seguridad Vial en su sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010.

En España se ha producido un cambio en el comportamiento de los usuarios de las vías, más concienciados ahora que en 2003 sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro. En el año 2003 se registraron 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, magnitud que parecía ser “aceptada” como el alto precio que hay que pagar para poder desplazarnos. Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores no auguraban mejores cifras en los años venideros. En comparación con la Unión Europea, España presentaba en 2003 una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión Europea, lo que la situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial.<sup>14</sup>

El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la estrategia de seguridad vial europea y con el objetivo de reducción del 50% para 2010.

La mejora del nivel de seguridad de España, en el periodo 2003-2009, tiene su origen en el incremento del uso de los sistemas de seguridad, la utilización del casco ha aumentado del 73% al 98,9%, el grado de utilización del cinturón de seguridad ha pasado del 70% al 90,6% y respecto a los factores de riesgo, la velocidad media se ha reducido en 2 km/h y se observa una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29%).

El compromiso político y social con la mejora de la seguridad vial tuvo su traducción en la puesta en marcha del plan estratégico de seguridad

---

<sup>14</sup> Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Dirección General de Tráfico. Madrid

Vial 2005-2008 que supuso un avance con respecto a la dinámica de actuación de los distintos niveles competenciales implicados. Dicho plan estuvo muy centrado en la mejora del cumplimiento de la norma aunque también contempló un conjunto de medidas que trataron de coordinar las actuaciones desde distintos ministerios: sanidad, educación y fomento entre otros. Después de este período, los avances en la mejora de la seguridad vial son patentes, por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios ya comentado anteriormente y, por otra, la mejora en las infraestructuras y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos. Si bien, es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial y sobre todo continuar trabajando en la coordinación de las actuaciones y la generación de sinergias entre los distintos niveles competenciales (administración del estado, administración autonómica y local) así como entre los múltiples y cualificados agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en aras de la reducción de la accidentalidad de tráfico.

En este contexto, la nueva estrategia de seguridad Vial 2011-2020 pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

El proceso de elaboración se ha fundamentado en el análisis de datos e información con origen en fuentes oficiales, válidas y sostenibles, la participación de los distintos agentes públicos y privados a través de grupos de trabajo y la comparativa internacional. también, se han analizado otras estrategias como el plan estratégico de infraestructuras y transporte, el plan estratégico de actuación para el transporte de Mercancías y Viajeros, el plan de acción 2008-2012 de la estrategia de ahorro y eficiencia energética en España, la estrategia española de Movilidad sostenible, la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo, etc. valorando sus interrelaciones y aportaciones.

Es necesario destacar también la participación de más de 90 profesionales de distintas organizaciones públicas y privadas relacionados con la seguridad vial que han formado parte de los grupos de trabajo y cuyas aportaciones han enriquecido la estrategia y han permitido definir líneas de trabajo muy alineadas con la problemática de los colectivos y temas clave que constituyen los ejes de trabajo de la misma.

Las actuaciones que se llevarán en el marco de la nueva estrategia se basan en el tratamiento de once colectivos y temas clave de la seguridad vial desde la perspectiva de la educación y formación, la concienciación o comunicación, el cumplimiento de la norma, la infraestructura y el vehículo, la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, las víctimas a las que hay que añadir dos ámbitos de actuación de carácter

transversal, la investigación y gestión del conocimiento y la coordinación y participación.

El presente documento es el punto de partida de la estrategia en el que se describen los ámbitos de intervención y las medidas o iniciativas que se desarrollarán en el periodo 2011-2020, con una revisión de objetivos y medidas en el año 2015. Pero, dado el entorno actual, sobre todo en lo que se refiere a las disponibilidades presupuestarias, el detalle de los proyectos a acometer y el presupuesto económico se realizará en los planes de actuación que, con carácter anual, se van a elaborar y que serán la herramienta de trabajo para la consecución de los objetivos establecidos.

El concepto de movilidad sostenible y segura que conocemos en España viene fraguándose a nivel europeo desde los años 90 bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible. En esta línea han trabajado diferentes organismos internacionales con el fin de aunar esfuerzos y alinear políticas, como son la organización Mundial de la salud, naciones Unidas, OCDE, Unión europea, etc. El camino hacia una movilidad sostenible debe orientarse sobre cinco ejes:

1- Movilidad ecológica: el transporte se configura como uno de los sectores clave para el proceso del desarrollo sostenible, ya que los efectos externos negativos que ocasiona y los costes que representan para la sociedad (alrededor del 5% del pib, según estimaciones) pueden comprometer no sólo el futuro de los países o regiones sino incluso el de todo el planeta. Como máximo responsable de las emisiones totales de gases contaminantes en los países desarrollados, es el causante de más del 50% de las emisiones de gases contaminantes; y entre los llamados gases de efecto invernadero, principales responsables del cambio climático, el mayor causante del mismo es, sin lugar a dudas, el dióxido de carbono, proveniente principalmente de la combustión del petróleo, que contribuye con el 80%. Es por ello fundamental el compromiso, la corresponsabilidad y cooperación de los agentes públicos y privados en la ejecución de políticas activas encaminadas a promover entre la ciudadanía prácticas de movilidad que sean protectoras del medioambiente y que permitan la consecución de los objetivos establecidos en la convención de río de Janeiro sobre el cambio climático de 1992, cuyo objetivo principal es detener el calentamiento de la atmósfera debido a causas de origen antropogénico y que el protocolo de Kioto (1997), ratificado en 2002 por la Unión europea, establezca unos objetivos mundiales y regionales de las emisiones de co<sub>2</sub>, con el fin de reducirlas entre los años 2008 y 2012 un 5,2% por debajo del nivel de 1990

2- Movilidad competitiva: La congestión constituye una amenaza grave de pérdida de competitividad para la economía Europea. De acuerdo con los últimos estudios, los costes externos de la congestión debidos tan sólo al tráfico vial representan aproximadamente un 0,5% del producto interior bruto comunitario.

Las previsiones de crecimiento del tráfico indican que si no se toma decisión alguna, se registrará un aumento significativo de la congestión en las carreteras. los costes derivados de la congestión se incrementarán notablemente, pudiendo llegar a alcanzar en los próximos años hasta un 1% del PIB comunitario. los sistemas inteligentes de transporte se convierten en una herramienta fundamental con la que superar el principal problema, la congestión. Se plantea un reto inmenso, el desarrollo sostenible en las zonas urbanas: reconciliar el desarrollo económico de las ciudades y su accesibilidad, por una parte, con la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente, por otra. Para poder hacer frente a este reto será clave la cooperación entre todos los agentes público-privados involucrados en la seguridad vial, la movilidad y la zona urbana para poner en marcha las políticas e iniciativas que nos permitan alcanzar una alta competitividad en el sistema de transporte.

3-Movilidad saludable: La irrupción de la bicicleta en las ciudades como alternativa de transporte está convirtiéndose en un elemento catalizador de este cambio cultural. La puesta en marcha de servicios de bicicleta pública, integrados en una política global de transporte público, están representando un importante avance hacia un nuevo modelo de ciudad. El porcentaje de personas obesas en nuestro país ha experimentado un aumento preocupante en la última década, provocado por los malos hábitos alimentarios y sedentarios. En la población adulta española (25-60 años) la prevalencia de obesidad es del 14,5% mientras que el sobrepeso asciende al 38,5%. este fenómeno es especialmente preocupante en el colectivo infantil, siendo España uno de los países de la UE con mayor prevalencia de obesidad infantil (informes del Ministerio de sanidad, política social e igualdad).

Sustituir el coche por la bicicleta o desplazarse a pie puede reducir hasta un 50% el riesgo de padecer enfermedades coronarias, diabetes y obesidad, así como en un 30% el de hipertensión. Los agentes público-privados involucrados en el sistema de transporte deben enfocar sus esfuerzos a favorecer la movilidad a pie y en bicicleta, por los beneficios que aporta a la salud de la población.

4- Movilidad universal: en 2007, el 72% de la población europea vivía en zonas urbanas, que son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Las ciudades necesitan sistemas de transporte eficientes en apoyo de su economía y del bienestar de sus habitantes. Una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión entre las diferentes redes de transporte son elementos clave de un sistema de transporte eficiente. Eso puede facilitar la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y una logística del transporte de mercancías más eficaz. Unas modalidades de transporte público favorables y asequibles para las familias son fundamentales para animar a los ciudadanos a depender menos del coche utilizando el transporte público, pasear y a utilizar la bicicleta más a menudo y a considerar otras formas de movilidad, como el uso compartido del coche o de la bicicleta.

5- Movilidad segura: El desplazamiento de un lugar a otro ha sido y es una necesidad del ser humano. Con la revolución industrial llegaron modos de desplazamiento basados en la maquinaria; el tren que permitía realizar mayores recorridos con un menor coste físico. El siguiente hito fue la aparición del vehículo y la masificación del acceso al vehículo privado gracias a la fabricación en serie, lo que provocó un cambio de tal magnitud que originó unos costes económicos y sociales difíciles de prever en aquellos tiempos. Entre ellos está la pérdida de vidas humanas por accidente de tráfico. En los últimos cinco años, los gobiernos y otras entidades públicas y privadas de los países de rentas más altas han trabajado activamente para reducir la siniestralidad de las carreteras, planteándose objetivos de reducción de fallecidos como es el caso de la Unión europea en su programa de acción europeo de seguridad Vial, que estableció una reducción en 2010 de la cifra de fallecidos en accidentes en un 50% con respecto al dato de 2001. Hay dos enfoques que basan su filosofía o principios en la ausencia de víctimas mortales y heridos: el sistema seguro y la Visión cero.

Sistema seguro: La definición de este enfoque conlleva un afán de innovación suficiente que impulse a los profesionales de la seguridad vial, a los agentes interesados y al gobierno a desarrollar las capacidades institucionales necesarias para lograr los resultados deseados, para crear nuevas asociaciones y para buscar nuevos enfoques. Este enfoque se apoya en las siguientes piezas clave: Vehículo seguro (se diseñarán teniendo en cuenta las limitaciones y capacidades humanas y tecnológicas), carreteras seguras (diseñadas para proteger al usuario en caso de accidente), usuario (bien formado, informado y concienciado) y velocidad segura (en función de las características de la vía)

Visión cero: Se trata de una política vial que propone que ninguna

persona habría de morir o resultar gravemente herida a consecuencia de una colisión de tráfico. Considera que, aunque el error humano pueda originar un accidente, el sistema vial debe ser capaz de dar una adecuada protección de la salud de los usuarios que minimice las consecuencias de la colisión.

La “Visión cero” se basa en cuatro principios fundamentales:

- no se puede comerciar con la vida humana para el beneficio del sistema de carreteras.
- la sociedad, los políticos y el sector privado tienen la responsabilidad de que las vías por la que circulan los automóviles sean seguras y de que el ciudadano siga las normas de circulación.
- la seguridad del sistema de transporte y carreteras debe tener en cuenta que el hombre tiene fallos, que no es perfecto. este punto ha de tenerse en cuenta a la hora del diseño de las infraestructuras.
- la principal fuerza motriz para reducir la siniestralidad la debe ejercer el ciudadano con sus ganas de permanecer vivo. la seguridad vial debe ser demandada por los consumidores.

En estas líneas y sobre estos cimientos España propone el desarrollo de su plan de actuación para el próximo decenio sumándose al resto de objetivos fijados por la Unión Europea. Por los resultados analizados en la actualidad, podemos decir que el esfuerzo que se está realizando está dando su fruto. Esperemos llegar al 2020 satisfechos con la consecución de estos objetivos porque ello será señal de que hemos ganado en vida y en libertad.

## **1.4 LA EDUCACIÓN VIAL HOY EN ESPAÑA**

### **1.4.1 Evolución del concepto desde 1934.**

Como se ha podido apreciar es cierto que los problemas del tráfico han estado presentes en nuestra sociedad desde sus primeros momentos, pero sus consecuencias no han sido las mismas siempre. Evidentemente la gravedad de los accidentes se complica por ejemplo por factores como la velocidad; por ello los accidentes de ahora no tienen la misma magnitud que tenían hace 100 años, es mayor lógicamente. Así mismo, la formación que tienen los conductores de la época actual no es la misma que la que tuvieron hace 50 años; hoy se sabe que conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas merma de manera potencial las condiciones necesarias para poder desarrollar una conducción segura; hace años se intuía o se

sabía pero no se hacía nada al respecto. Se permitía conducir con tasas que hoy son consideradas como delito. Todo ha ido cambiando y evolucionando según las necesidades y soluciones aplicadas en cada momento.

El concepto de educación vial no ha sido menos. En cada momento y con la finalidad de dar respuesta a las necesidades existentes y a sus problemas ha sido interpretado de varias formas, utilizando enfoques diversos siempre adecuados al momento. Por ello la definición de educación vial hasta llegar a la conceptualización actual ha pasado por diferentes estadios. No olvidemos igualmente que cada contexto histórico tiene sus connotaciones políticas, sociales, culturales y religiosas que también dejan notar su influencia en la definición de cada momento. Si comprendemos la evolución histórica de este concepto podremos ver diferentes tipos de sociedades, de problemas y comprenderemos mejor la situación actual.

Para poder ver esta evolución, me remontaré al año 1934, al poder considerar esta fecha como el inicio de la educación vial en nuestro País o al menos de su consideración como tal. Nace el primer Código de la Circulación<sup>15</sup> en España, si bien antes la regulación legal del fenómeno circulatorio venía dada por el Reglamento de Circulación de Vehículos con Motor Mecánico de Junio de 1920 y el Código de Circulación Urbana e Interurbana de 1928. Este nuevo Código nace con el objetivo de ir regulando todo lo relacionado con los vehículos, los conductores, los peatones, los viajeros y las vías, así como unificar criterios de acción respecto de las señales de tráfico, sentido de las calles, funciones de los guardias urbanos y la seguridad vial de los peatones.<sup>16</sup> En estos años el parque automovilístico español era de unos 26.700 automóviles matriculados (es decir un vehículo por cada 1.200 habitantes), y las consecuencias del tráfico aún no estaban presentes de manera alertante en la sociedad, pero ya se demandaban soluciones eficaces para una mayor seguridad vial y protección del medio ambiente. La educación vial comienza a ser tenida en cuenta aunque solo a nivel teórico.

Este Código de Circulación de 1934 define por primera vez al peatón como *“toda persona que transite por las vías a que afecta el Código y no*

---

<sup>15</sup> 25 de Septiembre de 1934.

<sup>16</sup> MANSO PÉREZ, Violeta y CASTAÑO PARDO, Manuel. Hacer *Reforma. Educación para la Seguridad Vial*?. Madrid. Ed. Anaya 1995. .

*sea conductor de vehículos animales o usuario de vehículos”<sup>17</sup>. Igualmente regula los derechos y deberes de estos peatones a fin de garantizar la seguridad de la circulación. Así mismo deja claro que las personas, desde la niñez deben conocer las reglas de la circulación a fin de evitar los peligros del tráfico. Destaca ya sorprendentemente, la importancia de la escuela, ya que en el artículo 7, capítulo 1 de este código se dicta:*

*“ El profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a los que se expone al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros escolares, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías. El Ministerio de Instrucción Pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto”.*

Este artículo 7 pone ya sobre relieve y describe perfectamente todas y cada una de las conductas a corregir, seguramente las que en esos tiempos generasen problemas, y reposa sobre la escuela y mas concretamente sobre los maestros la responsabilidad de la enseñanza de las conductas correctas (por ley).

De forma progresiva los ciudadanos van demandando cada vez mas permisos de conducción, el número de automóviles se incrementa, se produce un mayor número de accidentes... todo ello influye para que las administraciones sientan la necesidad de organizar y controlar todo lo relacionado con el tráfico. Por ello y en medio de esta situación automovilística el 30 de Junio de 1959 se prueba la Ley 47/1959 sobre la regulación de las competencias en materia de tráfico y nace la Jefatura Central de Tráfico, como órgano de ordenación, coordinación y dirección del tráfico. En estas funciones no se habla específicamente de la educación vial, pero ya en 1961 esta Jefatura Central de Tráfico tiene claro que los accidentes que se producen en España son entre otras causas producidos por falta de “educación cívica”, lo que lleva a iniciar campañas dirigidas a todos los sectores implicados en el tráfico: motoristas, conductores de turismos, transportistas, peatones, pasajeros... Este año también cobran importancia las “Patrullas Escolares de Tráfico” en un intento de hacer partícipes a los alumnos de su propia formación vial. Como podemos ver ya en 1961 aparece el término educación. Todo lo concerniente a educación

---

<sup>17</sup> Código de la Circulación de 1934



vial era desarrollado por la Jefatura Central de Tráfico a pesar de no estar definido de manera directa en sus funciones. Se estaba fraguando lo que sería la educación vial y por fin en el año 1962 se hablaría por primera vez de educación vial como tal.

En los años 70, comenzando ya a ver a la educación vial como un recurso de gran valor e importancia, se apuesta por que su llegada a la escuela podría ser la posible solución a gran parte de los problemas relacionados con el tráfico, a pesar de no ser todavía alarmantes las cifras de accidentalidad. De esta manera la escuela aparece como la delegada en cuanto a la enseñanza de normas y señales de tráfico se refiere; pero tampoco se explica como debe realizarse esa formación, que metodologías deben seguir los maestros, cuando deben enseñar estos conocimientos... todo ello hizo que este intento ya algo mas claro y conciso tampoco fuese muy fructífero. Por tanto la educación vial ya era una realidad sin encontrar su forma de avanzar y con unos objetivos muy claros: enseñar normas de circulación y las principales señales de tráfico. Un concepto por tanto muy sesgado, pero que responde a una realidad social. Los resultados no fueron los esperados, todo quedó en algo confuso y en un intento de poner freno a los principales accidentes desde la infancia.

Destaca también la creación de la Comisión Nacional de la Seguridad Vial como órgano de coordinación interministerial y apoyo a quienes tienen competencias en el marco de la seguridad vial (esta Comisión en el año 1977 daría luz a su primer gran logro, el primer Programa Nacional de Seguridad Vial, que ya se elaboraría de forma anual).

En el año 1976 sin embargo ya surge una renovación importante de metodologías y medios para educar a los niños en materia vial, y se establecen las bases de reglamentación para la creación y funcionamiento de los parques infantiles de tráfico. Estos parques infantiles no son mas que una reproducción de la realidad circulatoria, donde los niños y jóvenes ensayan sus vivencias como conductores (bicicletas, cars, ciclomotores...) y ponen en práctica lo aprendido.

Es muy necesario por tanto que la educación vial llegue a la escuela. Apuesta que sigue viva en la actualidad; la prevención de los accidentes y la adquisición de hábitos viales correctos debe trabajarse en los colegios desde las etapas iniciales, apoyada por la labor de padres, instituciones, organismos oficiales... Así en el año 1979 se empezaba ya a plantear la inserción en el currículo de la Educación General Básica la educación vial, naciendo así (y de esta manera subsanando errores anteriores que

derivaron en falta de motivación y recursos al profesorado) el primer manual de apoyo para los profesores que debían trabajar esta materia.

Como señalan Violeta Manso y Manuel Castaño en su trabajo “Hacer Reforma. Educación para la Seguridad Vial” (1995) dos de los principales problemas que pudieron ser causa de que la educación vial tardara en ocupar el puesto que le correspondía pudieron ser:

- 1- La falta de implicación social y administrativa.
- 2- La cesión del Ministerio de Educación de sus competencias sobre este tema a la Dirección General de Tráfico (DGT) no favoreciendo nada el desarrollo puntual de la educación vial como prevención y respuesta al fenómeno circulatorio. La DGT estuvo mas preocupada por el “hacer que por el saber hacer pedagógico”

Uno de los verdaderos impulsos de la educación vial viene dado en los años 80 cuando la Orden de 18 de Febrero determinará los objetivos generales y los contenidos, en relación a la educación vial para el ámbito escolar. A través de los Programas Renovados (1981) se verían incorporados en todos los Centros de Enseñanza; la educación vial comenzará a formar parte del currículo escolar (en parte también motivado por las cifras de accidentes en la población infantil). De manera muy lenta pero de forma eficiente van surgiendo poco a poco las directrices que deben marcar una intervención educativa exitosa. Los padres, las administraciones, los profesores... comienzan a trabajar juntos y empiezan a verse los primeros resultados que se van limando y dando forma en los siguientes años. Se elaboran planes de actuación para la implantación real con carácter obligatorio y con dos objetivos:

- 1- La educación vial como base para la seguridad vial.
- 2- La educación vial como parte de la educación para la ciudadanía.

Por tanto se da un paso mas; la enseñanza de las señales de tráfico deja de ser el eje central de la formación vial, para ampliarse al campo de los hábitos, las actitudes y los valores. Es pues la década de los años 80 como un tiempo de fomento y concienciación de las instituciones, usuarios y en definitiva de la sociedad, que harán que la educación vial sea uno de los medios mas eficientes para luchar contra los problemas del tráfico.

En Noviembre de 1985 se crea en Salamanca el Centro Superior de Educación Vial; por primera vez la Dirección General de Tráfico

contempla dentro de su organigrama de servicios centrales el apartado de educación vial. Este centro, entre otros muchos aspectos, destaca por los diseños y elaboración de programas y recursos para el ámbito escolar, formación de profesores y monitores en materia de educación vial, apoyo a determinados colectivos (policías locales por ejemplo) en su tarea educativa, desarrollo de investigaciones en determinadas áreas relacionadas con la educación vial, publicaciones de libros y revistas, etc. La creación de este centro hemos de entenderla como una de las manifestaciones mas claras de la importancia con que se empiezan a tratar los temas relacionados con la educación vial; por fin la educación vial es el aval mas fiable para hacer frente a los accidentes de tráfico.

Llegada la LOGSE, no podemos olvidar la introducción de determinados temas transversales que han de estar presentes en todas las áreas del currículo y a lo largo de las diferentes etapas educativas: educación moral y cívica, educación para la paz, para la salud, para la igualdad de oportunidades... educación vial. La finalidad de estos temas no es otra que contribuir al desarrollo integral de la persona, de su autonomía, de su capacitación para una participación social responsable. No estoy hablando nada mas que de educación en valores (encuadrada entre las finalidades y principios básicos de la LOGSE). Educación para forjar personalidades y morales libres y capaces de crear su propio proyecto de vida, para la adquisición de determinados valores cívicos.

Para empezar a aproximarnos al concepto actual de educación vial tenemos que tener claro que lo que se pretende sin duda, es que el fenómeno del tráfico se asocie al progreso de la sociedad y no al deterioro de su salud. Es decir, la educación vial sería una intervención sistémica y unificada de toda la sociedad implicada, donde cada uno de nosotros desempeñamos un papel en servicio a una finalidad común que no es otra que preservar el mayor valor que pueden poseer las personas, su vida, a mayores de otras secuelas del tráfico (contaminación, ciudades incómodas, costes económicos...). La educación vial estaría formada de esta manera por un conjunto de valores y principios que son necesarios adquirir. Un reto difícil, la transmisión de algo mas que señales y normas de tráfico. “La educación vial es un arte. El arte de saber andar, conducir o viajar con seguridad”.<sup>18</sup> Educar vialmente es enseñar a reflexionar, a aceptar y a comprender las normas. Es hacer personas responsables, crear empatía, solidaridad, desarrollar la autoestima, sembrar sensatez, respetarnos a nosotros mismos y a los demás, desarrollar el civismo, crear hábitos correctos, obtener la conciencia de peligro... en definitiva crear personas

---

<sup>18</sup> CENTRO SUPERIOR DE EDUCACIÓN VIAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Manual de Educación Vial*. Salamanca. 2003.

maduras que sean capaces de detectar las situaciones de riesgo y así poner freno a los accidentes. Sin embargo, la fuerte crisis en valores de la sociedad actual pone muy difícil esta tarea educativa. Por ello la educación vial se presenta como tarea de todos; instituciones, padres, profesores, entidades locales... Solo cuando todos rememos en la misma dirección el barco de la educación vial podrá continuar su ruta, sorteando las tempestades y adversidades del viaje, y llegará a buen puerto... el puerto de la vida.

## **2- LA EDUCACIÓN VIAL, TAREA DE TODOS.**

---



## **2.1 LOS AGENTES SOCIALES.**

De la concepción que hoy tenemos de la educación vial (derivada evidentemente de las necesidades viales de nuestra sociedad), fácilmente se intuye una rápida conclusión: la educación vial es tarea de todos. Para desarrollar esa manera de comprenderla es necesario utilizar mecanismos que lleven a presentar el problema en la Sociedad (instituciones) y el trabajo conjunto de los agentes educadores que de una manera u otra contribuyen a crear una sociedad mas cómoda y mas segura. Si queremos llegar a un definición de lo que es un agente educador debemos tener en cuenta tres premisas que recogen los puntos de partida desde los cuales las instituciones desarrollan la actividad educativa en pos de una movilidad mas segura:

1- Plan estratégico: La educación vial solo la entendemos desde una perspectiva global, integral... no puede desarrollarse al margen de las administraciones públicas, sin su contextualización en planes de diferente envergadura: local, autonómico, nacional, europeo y cuyas líneas de actuación se reflejan en planes estratégicos donde se implican todo tipo de organismos, instituciones y asociaciones tanto públicas como privadas.<sup>19</sup>

2- Aprendizaje permanente: Es lo que numerosos autores consideran “el aprendizaje a lo largo de la vida”, es decir, un proceso de aprendizaje continuado que capacita a las personas para adquirir y actualizar conocimientos, habilidades y competencias en diferentes etapa de la vida y en los distintos contextos y entornos del aprendizaje. En el caso de la enseñanza en nuestro contexto vial desarrolla igualmente a lo largo de todo el ciclo vital de las personas Este concepto de aprendizaje permanente en educación vial lleva implícito:

- Una educación vial sin límites temporales (desde la niñez hasta la tercera edad), ni espaciales (se desarrolla en el colegio, centros de ocio, trabajo, hogar...) y que tiene como duración la vida de las personas.
- Una educación vial que contribuya al desarrollo personal y social de los ciudadanos.
- Una enseñanza centrada en el entorno mas cercano del sujeto del que extrae los conocimientos.

3- Sociedad educadora: como hemos visto en los capítulos anteriores la seguridad vial es un problema social que atañe a todos los integrantes y estamentos de la sociedad, ya que según el momento se juegan diversos

---

<sup>19</sup> [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

papeles que afectan a la seguridad propia y a la de los demás. Es importante por tanto el compromiso, la concienciación y la implicación directa, activa y efectiva de todos los sectores sociales y educativos. Hay que hacer un llamamiento a la responsabilidad colectiva para que sea asumida por parte de todos en el mayor grado posible. Eso es la Educación Vial, una Educación que implica a todo el mundo e incumbe a toda la sociedad de manera general.

Por agente educador debemos entender aquellas instituciones o espacios en los cuales tienen lugar procesos de aprendizaje de conocimientos, hábitos, valores, normas, actitudes, habilidades y destrezas que conforman los diferentes contextos vitales y sociales en los que se desenvuelve la persona. Esto hará que la persona adquiera competencias fundamentales (de ser, conocer, saber hacer, reflexionar...), responsables en última instancia de determinados comportamientos de seguridad vial (Cieza García, 2008).

Debemos hacer una breve referencia a estos agentes educadores debido a su importante y necesaria función. Son muchos los que podemos considerar como agentes educadores implicados en la tarea vial, pero cabe destacar la mayor importancia de los siguientes:

- La familia.
- Los medios de comunicación.
- Administraciones Públicas.
- Autoescuelas.

### **2.1.1. La Familia.**

Podemos afirmar que cada sociedad entraña un modelo de educación. Las últimas reformas educativas vienen a considerar la familia como uno de los agentes educativos esenciales para el niño en tanto en cuanto tiene una repercusión muy importante en el desarrollo de la personalidad del niño y su culturización; sin embargo estamos acostumbrados a ver como son los padres los que menos colaboran en la comunidad educativa por diversas razones (escasez de tiempo, ocupación de otros hijos o familiares, distancia de la escuela, etc). A pesar de todo esto es necesario tener presente que será en la familia donde el niño realice los aprendizajes básicos que repercutan posteriormente en su conducta vial.

Otro aspecto que debemos recordar y que de nuevo nos reafirma la importancia de la familia como agente educador, es que según podemos



observar en las estadísticas reflejadas en el capítulo anterior, vemos como los accidentes de tráfico se convierten en la primera causa de muerte de carácter no natural en la población infantil y juvenil. Debido a que la familia es el entorno más próximo del niño, es allí donde deben tener lugar los principales procesos de aprendizaje encaminados a la prevención. Salidas de los colegios, regreso a casa, juegos en la calle, etc... constituyen los principales momentos en los que se generan los accidentes infantiles. Los padres tienen muchas posibilidades de actuar en este sentido; la prevención es vital en los primeros años de la vida del niño. En estas edades tempranas los padres suelen ser quienes acompañen a los hijos al centro educativo por lo que se le brinda de esta forma una posibilidad excepcional de poder trabajar la prevención en situaciones reales del tráfico diario: bien como pasajeros del turismo familiar o como peatones en su desplazamiento diario. Las situaciones reales son el mejor recurso con el que cuentan los padres. Al mismo tiempo estos padres deben ir derivando responsabilidades en sus hijos e ir observando la evolución en la adquisición de comportamientos de tal forma que finalmente puedan desplazarse autónomamente al colegio con garantías de seguridad (no podemos enseñar a un niño a cruzar de forma segura una calle si siempre lo llevamos de la mano y guiamos su conducta). El padre deberá ser quien en principio enseñe la conducta, posteriormente modele la misma a fin de convertirla en segura, y finalmente observe y controle solamente (pero dejando al niño solo) los resultados. Sin embargo a veces observamos como la implicación de los padres no es del todo correcta y se da la paradoja que a medida que el niño crece en edad, el trabajo de los padres tiende a desaparecer al pensar que como el niño ya es autónomo en muchas cosas, también lo es en esta materia, olvidándose de enseñarles muchas otras cuestiones fundamentales que al final el joven acaba aprendiendo solo y seguramente según patrones o modelos no adecuados.

Múltiples son las creencias y los comportamientos de la familia que no ayudan a conseguir los fines deseados:

- Pensar que las calles con escaso tráfico son seguras para que el niño realice sus juegos sin necesidad de unos conocimientos viales.
- Malos ejemplos ofrecidos por los propios padres: cruzar por zonas no seguras, no respetar los semáforos.
- Indicar a los niños mediante instrucciones verbales como deben o no deben comportarse en la calle, pero no poner en práctica estas conductas, es decir, no generar situaciones reales que son las que en definitiva van a crear aprendizajes permanentes. Quizá este hecho sea por comodidad o por no dar la importancia que requieren este tipo de

enseñanzas; los padres no son capaces de reflexionar sobre las consecuencias que en sus hijos y en ellos mismos tendría un accidente.

La familia por tanto se convierte en un elemento muy importante en la forja de la personalidad del joven y en su socialización; conocimientos, ideas, creencias, valores, costumbres, conductas, hábitos, actitudes, autoconcepto, autoestima... se desarrollan en este marco familiar. Como decía Colom, “el niño aprende a percibir el mundo desde las coordenadas familiares”. En función de las características de la familia: nivel educativo, social y económico, creencias, unidad, normas... así serán sus posibilidades educativas.

Por ello la familia desempeña un papel decisivo en la educación vial de los jóvenes: la atención individualizada, la repetición de los mensajes educativos las veces que sean necesarios, la constancia y la perseverancia, los refuerzos utilizados... y sobre todo el ejemplo constante directo y personal, son recursos y formas de actuación de esta institución que llamamos familia que se convierte en pieza clave en la formación vial de sus miembros.

### **2.1.2 Los medios de comunicación.**

Vivimos en una sociedad de la información. El poder socializador de los medios de comunicación es indiscutible; ocupan gran parte del tiempo libre de las personas ofreciendo una importante fuente de aprendizaje (siempre que sean bien utilizados), hasta tal punto que cuando hablamos de agentes educadores no podemos dejarlos de lado. Podemos atribuir a los medios de comunicación diversas funciones importantes:

- Confieren prestigio y un estatus importante.
- El entretenimiento: Son medios que tienen entre sus principales funciones el recreo y la diversión.
- Transmisión Cultural.
- Informar: Posibilitan información actualizada, de forma instantánea desde cualquier parte del Mundo.
- Reforzar las normas sociales.
- Publicitar servicios, productos, etc.

Pero si bien es cierto que tienen importantes funciones, también lo es que debido a la posibilidad de llegar a casi toda la población del País y la influencia que puede ejercer entre los ciudadanos, son instrumentos que deben canalizar su trabajo en el intento de generar bien a la sociedad de la que forman parte; de otra forma podrían ser considerados otra herramienta que no fueran agentes educadores.

La prensa, la radio y la televisión son los medios mas cercanos a la población y respecto a ellos debemos tener claras algunas consideraciones.

- La prensa por ejemplo es un medio caracterizado por tener un carácter algo abstracto, induciendo mas a la reflexión e interpretación de la información transmitida. La cantidad de información que aparecen en los periódicos es muy superior a la que puede ofrecer cualquier otro medio de comunicación. Sus mensajes pueden ser archivados en el tiempo, volver sobre ellos en cualquier momento, mientras que los ofrecidos en televisión o en la radio, una vez que han sido emitidos no pueden volver a ser recuperados fácilmente por los receptores del mismo, ni escucharlos cuando tengan necesidad de ser recordados.
- La radio a partir de la tercera década del siglo XX cobra un gran impulso llegando a ser uno de los principales medios transmisores de información, diversión, publicidad... La principal ventaja de este medio es que se puede escuchar en cualquier momento incluso realizando otras tareas, trabajando, de viaje... lo cual hace que prácticamente de continuo pueda estar lanzando sus mensajes y llegando a miles de personas a la vez. Es un medio muy rápido. Su programación es muy variada pudiendo reservar espacios destinados únicamente a fines educativos: cursos, debates, avisos... A modo de anécdota se puede señalar que a mediados de los años 60 cobran gran importancia los cursos de inglés destinados a profesores de Educación General Básica. La escasa formación del profesorado en esta área fue suplida en parte gracias a los programas de radio que trataban de prestar ayuda con el objetivo de que estos profesores pudieran tener una formación mas adecuada en lengua inglesa, y de esta manera se beneficiaran a posteriori, sus alumnos.

En materia de tráfico igualmente las campañas de la DGT cobran intensidad y éxito a través de este medio de comunicación al recordar y pedir a los conductores (muchos de los cuales en ese momento que escuchan la radio se encuentran conduciendo) prudencia, y recordar las normas básicas viales que ayudarán a minimizar el número de accidentes. Es mas en situaciones difíciles es el único medio de

comunicación con los conductores en el que se informa sobre las medidas que se deben tomar (por ejemplo en el caso de personas atrapadas en las carreteras a causa de la nieve tan frecuente últimamente).

- La televisión: La gran ventaja de este medio respecto a los anteriores es el gran realismo que es capaz de presentar ante nuestros ojos, por lo que la noticia o la información a transmitir cala mucho antes en las personas, de una manera mas intensa (no es lo mismo contarnos las consecuencias tan graves de un accidente sucedido en un lugar de nuestra geografía, que poderlo comprobar nosotros mismos con nuestros propios ojos como si estuviéramos allí), llegando a despertar sentimientos intensos respecto a lo que se presenta. En contra, la publicidad en este medio es muy cara y todo lo referente a campañas de tráfico no siempre pueden llegar a ser tan insistentes y persistentes en el tiempo como a lo mejor debieran debido a este factor económico. Igualmente el coste de elaboración de las campañas es importante. En lo que en prensa puede ser una foto con una frase, y en radio un pequeño relato de 30 segundos, en televisión se deben acompañar las palabras con imágenes, lo cual hace que la elaboración de los mensajes sea mas costosa a nivel económico, se tarde mas tiempo en sus elaboración y haya que cuidar mucho las imágenes para que realmente respondan al significado y orientación que le pretendemos dar.

El uso de la televisión se acentúa en momentos en los que los desplazamientos de vehículos se presumen importantes: puentes festivos, vacaciones,... recordando a los conductores lo importante de mantener su vehículo a punto, las consecuencias de los accidentes de tráfico de los que nadie estamos exentos de ser sus víctimas, así como de respetar las normas básicas de circulación.

En los centros educativos también se utiliza la televisión como recurso educativo y con bastante éxito entre los escolares. A este fin la Dirección General de Tráfico ofrece a los docentes toda una guía de recursos audiovisuales según las edades de los destinatarios. Es necesario finalizada la exposición que el docente guíe de alguna manera al alumno hasta llegar al mensaje que transmite la exposición audiovisual pues muchas veces se corre el riesgo de que el alumno se quede en el guión de la película que acaba de ver sin llegar a comprender realmente el fin de la misma.

Al igual que los otros dos medios de comunicación expuestos anteriormente la televisión nos presenta la posibilidad de poder ver en cualquier momento programas grabados, emitir determinadas partes de una exposición, poder trabajar en diferentes tiempos el

mismo concepto... incluso que el alumno pueda observar sus propios comportamientos previa grabación de los mismos y comentar en el aula los positivos y los negativos con el resto de los alumnos. De esta manera el alumno se convierte en protagonista de su propia enseñanza.

### **2.1.3 Administraciones públicas.**

Las administraciones públicas son agentes educadores de primer orden sin duda alguna; prácticamente todos los proyectos, innovaciones, estudios, publicaciones, investigaciones... tendentes a la implantación y mejora de la educación vial tienen aquí su origen.

Como sabemos podemos distinguir 3 ámbitos o niveles cuando nos referimos a la Administración Pública: ámbito nacional, autonómico y local. Todos ellos juegan un papel importantísimo en materia de educación vial:

- NACIONAL: La acción de la Administración a nivel Nacional se canaliza a través del Ministerio del Interior y más concretamente mediante la Dirección General de Tráfico (DGT). Los planes estratégicos de movilidad (donde se definen los principios y se recogen las propuestas de acción a desarrollar en cada periodo de tiempo), los estudios e investigaciones, recursos didácticos y publicidad, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, campañas de prevención y concienciación social, parques infantiles de tráfico, regulación de la formación que han de impartir las autoescuelas y regulación de los exámenes para los nuevos conductores (en los que se han incluido un mayor número de preguntas relacionadas con la educación vial), etc, son algunas de las principales actuaciones que se dirigen desde el ámbito nacional y que luego son desarrolladas en muchos casos por administraciones autonómicas o locales. Destacar la importante labor que se está realizando desde el Centro Superior de Educación Vial en lo que ha investigaciones, recursos didácticos, metodología, formación de educadores viales pertenecientes a distintos ámbitos y sectores profesionales, programaciones... se refiere.

El éxito de las acciones planteadas desde la administración nacional recae en la organización y colaboración de los distintos ministerios que tienen responsabilidad en materia vial (Interior, Fomento, Sanidad, Industria, Medio Ambiente, Trabajo, Educación, Justicia...). Como podemos observar es un trabajo en el que se engloban de manera directa a distintos ministerios y ello es consecuencia de que cada uno tiene su función dentro de la seguridad vial. Una vez más podemos ver

como la educación vial y la seguridad vial son una tarea que nos compete a todos, por poca relación inicial que podamos observar. El firme compromiso de todos los organismos implicados es la clave del éxito del desarrollo de todas las iniciativas lanzadas por la administración nacional

-AUTONÓMICO: Las iniciativas de estas administraciones se encuentran recogidas en los planes autonómicos de seguridad vial (en el caso de aquellas comunidades autónomas con competencias), siendo sus objetivos semejantes a los de ámbito nacional: publicaciones, investigaciones, campañas de concienciación, elaboración de materiales didácticos y recursos, divulgación de la Educación Vial...

- LOCAL: Debemos tener claro que si los otros dos niveles anteriores de intervención son necesarios y realizan una función primordial, las administraciones locales se convierten en pieza clave y vital para la concreción de todas las intervenciones anteriormente enumeradas. La cercanía respecto del ciudadano y su grado de conocimiento de la problemática del lugar, hacen que estas entidades locales se conviertan en el eje de muchas actuaciones y que gracias a ellas lleguen a los ciudadanos el resto de campañas promovidas desde otros ámbitos.

La educación vial como parte de la educación social, debe llegar a todos los grupos sociales sin limitaciones de edad (existen programas concretos por grupos de edad, desde primeros niveles escolares hasta la tercera edad), ni de cultura o diferencias económicas (debe abarcar todas las clases sociales)... ya que todos los ciudadanos forman parte de ese medio social en el que se desarrolla el tráfico y por tanto todos deben tener claras las normas de comportamiento social respecto al mismo. En la ciudad todos los ciudadanos se encuentran inmersos en la problemática del tráfico y en diferentes momentos: como conductores, viajeros, peatones... Las concreciones para que esto pueda ser posible se hacen por parte de las administraciones locales, potenciando la aparición de actitudes y valores positivos en la ciudadanía y llegando a convertir el municipio en una auténtica Ciudad Educadora.

La ciudad es un espacio común en el que los factores que rigen una convivencia adecuada deben estar muy claros y ser compartidos por la ciudadanía; la educación se convierte en un verdadero instrumento de mejora de esa convivencia.

Por ello muchos ayuntamientos llevan a cabo iniciativas educativas como solución a todo lo que conlleva el tráfico en una ciudad: cursos de formación a través de los Institutos Municipales de Educación,

trabajo conjunto con la Policía Local de su ciudad, jornadas, campañas dirigidas a los diferentes colectivos...

#### **2.1.4. Autoescuelas.**

A menudo nos olvidamos de este gran agente educador pero debemos tener claro que la primera toma de contacto de una persona con un vehículo, se realizará normalmente, en estos centros de formación. Aquí aprenderá aquellas habilidades y destrezas que le convertirán en conductor autónomo, así como el conjunto de normas que rigen la circulación y que le permitirán desplazarse por las vías con seguridad para el y para el resto de usuarios de las mismas.

Sin embargo el concepto que tenemos de estos centros de formación en la mayoría de los casos es muy diferente del que debería ser, tanto por parte de los docentes de estos centros como por parte de las personas que acuden a ellos. Para unos (profesores) no dejan de ser un lugar de trabajo, a quienes se les piden los mejores resultados de sus alumnos: aprobar los exámenes. Evidentemente una autoescuela con un alto índice de aprobados generará mas negocio que una en la que los alumnos deban repetir las pruebas en muchas ocasiones; un profesor con el que los alumnos suspendan frecuentemente seguro que no duraría mucho en su puesto de trabajo. En otras palabras interesan los resultados positivos por encima de todo.

Por otro lado tenemos al alumno, que quiere obtener su permiso de conducir, de la manera más rápida posible, menos costosa (tanto de estudio como de gasto económico)... y al que solo le importa una cosa: tener su permiso de conducción; el resto da igual. No importan los conocimientos que se adquieran, no importan los contenidos, no importan las destrezas (vendrán solas con la práctica), etc. La autoescuela es un lugar donde se salva el trámite de la obtención del permiso de conducción.

Estas percepciones erróneas por parte de los dos implicados en el proceso de enseñanza aprendizaje debe ser cambiada si queremos que sean de utilidad, si queremos educar vialmente a sus usuarios. El proceso de enseñanza aprendizaje debe cambiar; se deben modificar los métodos centrados en el aprendizaje memorizado de conocimientos sobre normas de circulación, señales, mecánica del automóvil... Por muy buenos métodos que usemos estas enseñanzas están orientadas sin mas a la superación de una prueba final. Se debe dotar de eficacia y calidad al proceso de enseñanza-aprendizaje. Tenemos que caminar

hacia un método en el que se busque la formación vial del alumno centrada en la prevención y en la seguridad vial, tenemos que despertar una conciencia vial en los nuevos conductores “combinando los conocimientos, habilidades, actitudes y valores.”<sup>20</sup>

Para ello: el objetivo adecuado debe ir en la dirección de concienciar (aunque tenga que ser con cifras desagradables) a los nuevos conductores de la importancia de la educación vial en la nueva actividad que van a realizar, enseñarles a que deben ser solidarios en la conducción, respetuosos con las normas... y lo mas importante, que de sus comportamientos se generaran en muchas ocasiones resultados no deseables que afectarán a los demás y ya no habrá posibilidad de eliminarlos; solo existe esa posibilidad antes y es comportándose correctamente en las vías públicas (prevención). Debemos enseñar cuales son los comportamientos, valores, actitudes que esperamos de ellos, y las consecuencias de su incumplimiento.

---

<sup>20</sup> Montenegro Urrutía 2002



**3-FORMACIÓN DE LAS POLICIAS LOCALES  
DE CASTILLA Y LEÓN EN MATERIA DE  
EDUCACIÓN VIAL.**

---



Si anteriormente hacíamos referencia a la importancia de las administraciones públicas en materia de educación vial, y concretamente de las administraciones locales como agentes educadores de primer orden, debemos igualmente destacar la importancia y la gratificante labor que realizan las policías locales de los municipios, convirtiéndose estas en un recurso muy importante dentro de la estructura municipal en materia de educación vial.

Este hecho supone a mayores el acercamiento de los agentes de policía a todos los sectores de la población de forma constructiva, enriqueciendo con sus intervenciones los niveles de convivencia de la ciudad. La policía local se convierte en la dinamizadora y colaboradora en estos programas educativos que los ayuntamientos ofertan a través de sus institutos municipales de educación. Es importante señalar que la policía local lógicamente tiene una función preventiva en materia de seguridad vial. Igualmente dentro del carácter transversal que la educación vial cobró con la LOGSE, la policía local se convirtió en un recurso humano e institucional que apoya la labor de los centros docentes. También es importante tener en cuenta que puede contribuir en la formación vial de los diferentes sectores de la población (tercera edad, colectivos destinados al transporte público y privado...).

Sin embargo un hecho que debemos tener todos claro y las policías locales igualmente a pesar de sus iniciativas, su gran trabajo y su excelente aportación a la formación vial, es que la educación es tarea propia de los docentes y de la escuela; el trabajo de la policía local debe limitarse a servir de apoyo, a motivar y completar el trabajo realizado en la escuela, pero nunca podemos considerarlo como una tarea propia de la policía local, por muy buenas ideas e iniciativas que aparezcan; no se deben usurpar las tareas de los docentes.

Esta afirmación no debe entenderse en ningún caso como un desmerecimiento de las funciones de este colectivo respecto a la educación vial, ni como freno a ningún tipo de motivación policial en esta parcela, iniciativa... simplemente es necesario definir de forma clara para todos cual es la función de las policías locales en materia de educación vial a fin de evitar roces, molestias o simplemente y lo mas importante, que disminuya la calidad de la educación vial en la escuela por no tener claras donde empiezan las funciones de unos y terminan las de otros. ¿Nos imaginamos a un docente explicando a un conductor que está siendo denunciado por un Agente de la Policía debido a una infracción cometida, el por qué de la denuncia o explicándole la conducta a seguir?; pues este

mismo ejemplo que puede despertar una sonrisa imaginémoslo en el sentido contrario.

Las policías locales como instituciones con su papel formativo por tanto en materia de educación vial, deben garantizar unos mínimos a fin de asegurar el éxito y el valor de sus métodos y enseñanzas. Es decir, es necesario que los agentes a los que se les encomiende esta tarea educativa, tengan claros cuales son los objetivos de su intervención, qué metodologías pueden utilizar y sepan hacerlo, cuales son los contenidos y mensajes que se espera transmitan a los alumnos... en definitiva es necesario que reciba formación adecuada antes de aventurarse a esta tarea. No solo basta la ilusión por hacer las cosas o por cubrir a menudo un hueco que nadie se ocupa de tapar; hay que hacer las cosas bien. ¿Nos imaginamos a un Policía en la calle sin una formación adecuada en materia de Tráfico o de Seguridad Ciudadana?; por mucha ilusión que tenga por resolver bien sus tareas le sería imposible, no tiene las herramientas adecuadas para ello, no tiene la formación adecuada. Lo mismo ocurre con la educación vial. En la actualidad y a fin de subsanar estas carencias formativas que con bastante frecuencia aparecen, se han diseñado programas de acción pedagógicos destinados a estos colectivos para que puedan afrontar sin problema el papel que les corresponde.

Debemos tener presente en todo momento la ilusión de los agentes encargados de esta tarea en sus respectivas plantillas, sus esfuerzos por aportar lo mejor de sí mismos; pero seguramente estemos planteándonos algunas preguntas a las que trataremos de buscar respuesta a lo largo de este trabajo: ¿Cuál es la formación que reciben los Agentes en su proceso de formación como Policías, que los capacita posteriormente para encargarse de esta tarea educativa?, ¿se toma realmente con la importancia que requiere esta tarea como apoyo al proceso de formación de los jóvenes?, ¿qué formación personal presentan los agentes que se dedican a esta tarea?, ¿invierten recursos los ayuntamientos en conseguir una mejor formación de estos agentes?, ¿deben los agentes formarse a nivel personal al no encontrar posibilidad de hacerlo en su institución?, ¿creen los agentes que imparten educación vial en la valía de esta materia para hacer las vías mas seguras, o simplemente lo consideran como parte de su trabajo rutinario?, ¿con qué medios y recursos cuentan estos agentes?... Estas son solo algunas de las cuestiones que nos deben de preocupar al poder observar la situación actual de estos agentes de policía y la labor que realizan.

El objetivo de este trabajo se ceñirá al estudio de las policías locales de Castilla y León y seguramente las conclusiones que podamos

obtener de él serán válidas para la reflexión a fin conseguir que la educación vial impartida por las policías locales pueda mejorar en determinados aspectos y conseguir una mayor eficacia en sus acciones. Debemos recordar en este momento el trabajo realizado a nivel nacional por el Centro Superior de Educación Vial y dirigido por Violeta Manso en el que se estudian varios temas que son de interés para este trabajo:

- Perfil del agente de policía dedicado a estas tareas formativas.
- Formación recibida en materia de educación vial.
- Actividades desarrolladas en esta materia por parte de las policías locales.
- Necesidades de formación de los agentes.

Comenzaremos este estudio presentando cual es la formación oficial que reciben los policías de nuevo ingreso a estos cuerpos en Castilla y León; ¿será adecuada? , o por ir mas allá: ¿existirá?. Debemos tener siempre presente que los buenos profesionales son aquellos que tratan de hacer de su trabajo un proceso de formación continua para poder ofrecer a los ciudadanos (en este caso) lo mejor de sí mismos; esto es uno de los aspectos que ayuda a dignificar la profesión. Pero no siempre esta formación es ofrecida por quien en un principio está obligado a ello (administración), trasladando esta responsabilidad íntegramente al propio agente, tanto en su búsqueda como en el sufragio de sus gastos. Nos interesa conocer en principio si existe un interés personal por la formación complementaria, qué tipo de formación demandan estos agentes, dónde la buscan y quien se la ofrece, si es útil posteriormente en su tarea. Finalmente y con la intención de conocer diferentes formas de actuación y poder buscar un proyecto común de trabajo aplicable a las policías locales de Castilla y León, o en definitiva encontrar una línea directriz de los proyectos (ya que cada ciudad tiene sus peculiaridades, riesgos, necesidades... que condicionarán estos programas) presentaremos otra forma de trabajo totalmente diferente; en este caso, por proximidad y prestigio nos fijaremos en la labor de la Policía Municipal de Madrid, su funcionamiento en el área de educación vial, sus recursos, sus objetivos y analizaremos las diferencias con las plantillas de Castilla y León. De todo ello seguro saldrán conclusiones provechosas para poder reforzar el trabajo de unos y otros con proyectos de mayor calidad e implicación y en definitiva conseguiremos una mejor formación de los jóvenes, que poco a poco nos irá ayudando a conseguir una Sociedad mas segura, una Sociedad mejor.

### **3.1 FORMACIÓN OFICIAL.**

#### **3.1.1 Necesidad de formación oficial.**

A pesar de que la formación la reciba el agente de policía local, tenemos que ver como último destinatario al ciudadano que es en definitiva el receptor del servicio policial. En esta línea, y a favor de prestar un servicio de calidad, es necesario que el policía local reciba los conocimientos adecuados dentro de su proceso de formación como Policía que le posibilitará en un futuro, la realización de sus funciones con mayor garantía y en definitiva ofrecer mayor calidad en el servicio prestado al ciudadano.

Si bien decíamos que en materia de educación vial se llevan desarrollando estas funciones desde hace bastantes años, debemos preguntarnos por el sentido y la licitud de estas acciones educativas, es decir su idoneidad y su competencia. El sentido parece estar bastante claro por lo anteriormente expuesto. La policía local es la institución mas próxima al ciudadano en muchos aspectos, y en materia de tráfico nadie conoce como ella los problemas derivados del mismo en la ciudad, ya que están a pie de calle las 24 horas prestando su servicio a la comunidad. Su conocimiento de los comportamientos viales de los diferentes sectores de la población (niños, jóvenes, tercera edad), corrección continua de infracciones, asistencia en accidentes de tráfico, conocimiento de los puntos mas peligrosos de la ciudad, lucha contra los principales delitos contra el tráfico, etc, son algunas de sus funciones que hacen que la intervención de la policía cobre su sentido en materia de educación vial.

Por otro lado, cuando hablamos de competencia, nos estamos refiriendo a la atribución legal (tanto de la administración local como de su policía local) para poder realizar estas acciones, en este caso funciones en materia de educación vial. Pueden ser idóneas pero si no son legales o no se tienen competencias para ello no se podrían realizar. En este caso al estar refiriéndonos a policías locales, tenemos que tener en cuenta que su ámbito de actuación es municipal y por ello hay que empezar a buscar esta competencia en leyes que hagan referencias a competencias municipales. En este sentido tomaremos como primera referencia para la búsqueda de estas competencias la Ley de Bases de Régimen Local, Ley 7/1985 de 2 de Abril. Concretamente se cita en su artículo 25:

*“1. El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal.*

*2. El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:*

*a. Seguridad en lugares públicos.*

*b. Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*

*c. Protección civil, prevención y extinción de incendios.*

*d. Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.*

*e. Patrimonio histórico-artístico.*

*f. Protección del medio ambiente.*

*g. Abastos, mataderos, ferias, mercados y defensa de usuarios y consumidores.*

*h. Protección de la salubridad pública.*

*i. Participación en la gestión de la atención primaria de la salud.*

*j. Cementerios y servicios funerarios.*

*k. Prestación de los servicios sociales y de promoción y reinserción social.*

*l. Suministro de agua y alumbrado público; servicios de limpieza viaria, de recogida y tratamiento de residuos, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales.*

*ll. Transporte público de viajeros.*

*m. Actividades o instalaciones culturales y deportivas; ocupación del tiempo libre; turismo.*

*n. Participar en la programación de la enseñanza y cooperar con la Administración educativa en la creación, construcción y sostenimiento de los centros docentes públicos, intervenir en sus órganos de gestión y*

*participar en la vigilancia del cumplimiento de la escolaridad obligatoria.”*

Encontramos ya en este articulado algunos aspectos que ligeramente nos aproximan a lo que pretendemos encontrar, si bien lo hace de una manera muy superflua sin definirlo explícitamente; ordenación del tráfico, seguridad en lugares públicos, transporte de viajeros y participación en programas educativos, son algunas de las competencias Municipales que desarrollarán a través de las policías locales y que de una u otra manera tienen repercusiones en el ámbito educativo (participación en la programación de la enseñanza).

Avanzando un poco mas y tratando de buscar esa competencia en materia de seguridad vial podemos acudir al Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, donde encontramos en su artículo 7 las competencias que se atribuyen a los Municipios:

“Se atribuyen a los municipios, en ámbito de esta Ley, las siguientes competencias:

- 4. La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no este expresamente atribuida a otra Administración.*
- 5. La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*
- 6. La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor. La retirada de los vehículos en vías urbanas y el posterior depósito de aquellos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la*



*inmovilización en este mismo artículo. Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.*

*7. La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*

*8. La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del artículo 5, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.*

*9. El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.”*

En este artículo tampoco aparece de forma explícita la implicación municipal en materia de seguridad vial como tal, pero ya si se enumeran diversas atribuciones que de una manera u otra guardan relación con la seguridad vial: ordenación y control de tráfico, vigilancia y denuncia de infracciones, regulación del uso de las vías, fluidez del tráfico rodado y peatonal, autorización de pruebas que discurran por las vías urbanas, cierre de vías...

Si bien es cierto, donde ya encontramos las primeras pinceladas claras es en este mismo Real Decreto Legislativo 339/90 en su artículo 8 donde nos cita:

*“1. Se constituye el Consejo Superior de Seguridad Vial como el órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial.*

*2. Para la mejor consecución de sus fines, el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas, sector social de la discapacidad y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial.*

*3. El Consejo Superior de Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:*

*10. Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial.*

*11. Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha.*

12. *Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial.*
  13. *Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.*
  14. *Informar o proponer, en su caso, los proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial.*
  15. *Coordinar e impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial.*
  16. *Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.*
4. *La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y la secretaría al Observatorio Nacional de Seguridad Vial.*
5. *El Consejo Superior de Seguridad Vial se estructura en los siguientes órganos: el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión Autonómica, la Comisión Local de Seguridad Vial y los grupos de trabajo.*
6. *Su composición, régimen jurídico, orgánico y funcional se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial.*
7. *Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.”*

De una manera explícita como vemos en este artículo 8, se crea el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial a fin de garantizar la coordinación de las diferentes competencias de las diferentes Administraciones Públicas. En el tienen cabida las Administraciones Locales; por ello si son parte de un órgano de este calibre, queda claro la competencia Municipal en este tipo de materia.

Dejando ya bastante claro el poder de las administraciones locales en materia de seguridad vial, y visto ya que son competentes, nos queda encontrar otra puerta legal que nos garantice que las funciones que realizan en este ámbito las policías locales son igualmente apoyadas de forma legal. Para ello debemos referirnos ineludiblemente a la Ley Orgánica de Fuerzas

y Cuerpos de Seguridad, Ley 2/1986 de 13 de Marzo. Las funciones que se atribuyen a las policías locales viene claramente definidas en su artículo 53, que dicta textualmente:

*“1. Los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones:*

- a. Proteger a las autoridades de las corporaciones locales, y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.*
- b. Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.*
- c. Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.*
- d. Policía administrativa, en lo relativo a las ordenanzas, bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.*
- e. Participar en las funciones de policía judicial, en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley.*
- f. La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las Leyes, en la ejecución de los planes de protección civil.*
- g. Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las juntas de seguridad.*
- h. Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la policía de las Comunidades Autónomas la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.*
- i. Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello.*

*2. Las actuaciones que practiquen los cuerpos de policía local en el ejercicio de las funciones previstas en los apartados c y g precedentes deberán ser comunicadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competentes.*

*3. En los municipios de gran población podrán crearse, por el Pleno de la Corporación, Cuerpos de funcionarios para el ejercicio exclusivo de las*

*funciones previstas en el párrafo b del apartado 1. Dichos funcionarios no se integrarán en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en el ejercicio de esas funciones tendrán la consideración de agentes de la autoridad, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local.*

*Los funcionarios integrantes de los Cuerpos referidos en el párrafo anterior se regirán por las normas contenidas en la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y las demás normas que se dicten en desarrollo y aplicación de la misma.”*

Igualmente vemos como se presentan funciones directas en materia de seguridad vial: ordenar, señalizar y dirigir el tráfico, prestación de auxilio en caso de accidente, instruir atestado por accidentes de tráfico dentro del ámbito urbano...

Sin embargo el papel de la Policía Local en materia de Educación Vial se hace necesario por varios factores ya no de tipo legal, sino funcional:

- Su presencia diaria las 24 horas del día en la vía pública en relación a aspectos derivados del tráfico, convierte a la policía local en la gran conocedora de los problemas del mismo ocasionados en la ciudad y por tanto como una institución que puede aportar gracias a su conocimiento posibles soluciones al mismo y a su seguridad.
- La corrección de infracciones a diario forma parte de su tarea, donde no solo se sanciona económicamente sino se explica (o deberían) explicarse al conductor, la conducta que le ha llevado a ser sancionado y los cambios que debe adoptar para garantizar su propia seguridad y la de los demás.
- Igualmente son un recurso a poder utilizar en campañas preventivas y divulgativas muy importante que harán que estas campañas lleguen directamente al ciudadano de cada municipio.

Vista ya por tanto la legalidad de las administraciones locales y sus policías locales en materias de seguridad y educación vial, podemos concluir tras observar todas y cada una de las funciones encomendadas, que es necesaria una formación preceptiva de los agentes policiales para poder realizar las mismas con las garantías y calidad que requieren. En el marco de las policías locales la formación en materia de seguridad vial debe tener 2 vertientes: por una lado el destinatario final (el ciudadano) y por otro el propio agente de policía.

### **3.2 LA FORMACIÓN DEL NUEVO AGENTE EN CASTILLA Y LEÓN**

No debemos perder de vista que la formación del agente de policía la debemos contemplar desde dos vertientes, las cuales condicionarán que esta formación tenga unas necesidades especiales.

Por una lado participa de la formación de la escuelas, en algunos casos insertada en los respectivos proyectos curriculares de centro, en las llamadas escuelas de padres (dentro de las AMPAS, por ejemplo); en otras ocasiones interviene a demanda (en muchas ocasiones) en las asociaciones de vecinos, centros de mayores... conforme a los planes municipales. Por otro lado la policía local presenta iniciativas formativas propias para las que también es necesario tener una formación adecuada, como son los Parques Infantiles de Tráfico, simulacros.

Por tanto vemos como el policía va a ser colaborador en formación de un colectivo en algunos momentos y titular de esa formación en otros.

A fin de entrar ya de lleno en la formación de las Policías Locales de Castilla y León empezaremos por ver, quien es el organismo del que depende esta formación, el responsable de la misma si lo hay y cómo se desarrolla, a mayores de sus contenidos, horarios, etc.

Para dar respuesta a la primera cuestión, es decir, ¿a quien corresponde fijar los objetivos y contenidos de la formación de los policías locales en esta comunidad autónoma?, hemos de dirigirnos inicialmente a la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad 2/86, donde en su artículo 39 establece que:

*“ Corresponde a las Comunidades Autónomas, de conformidad con la presente Ley y con la de bases de régimen local, coordinar al actuación de las policías locales en el ámbito territorial de la comunidad, mediante el ejercicio de las siguientes funciones:*

*a. Establecimientos de las normas-marco a las que habrán de ajustarse los reglamentos de policías locales, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y en la de Bases de Régimen Local.*

*b. Establecer o propiciar, según los casos, la homologación de los distintos cuerpos de policías locales, en materia de medios técnicos para aumentar la eficacia y colaboración de estos, de uniformes y de retribuciones.*

*c. Fijar los criterios de selección, formación, promoción y movilidad de las policías locales, determinando los distintos niveles educativos exigibles para cada categoría, sin que, en ningún caso, el nivel pueda ser inferior a graduado escolar.*

*d. Coordinar la formación profesional de las policías locales, mediante la creación de escuelas de formación de mandos y de formación básica.*”

La Mayoría de los estatutos de autonomía o la legislación específica de cada comunidad que regula las policías locales y autonómicas, recogen en sus diferentes textos alusiones a la competencia formativa de las Policías Locales por parte de la respectiva Comunidad Autónoma.

En Castilla y León hemos de remitirnos a la Ley de Coordinación de Policías Locales de Castilla y León, Ley 9/2003 de 8 de Abril donde se regula todo lo relacionado con la formación de los Policías Locales; concretamente en su artículo 30.3 establece que:

*“ Para el acceso por turno libre, los aspirantes deberán superar un curso cuya duración no será inferior a nueve meses, impartido en la Escuela Regional de Policía Local, y en el que se incluirá un periodo de prácticas municipal”.*

Por tanto ya sabemos de la obligatoriedad de un curso para poder desempeñar la labor y un lugar donde realizarlo; la Escuela Regional de Policía Local sita en la Ciudad de Ávila (junto al Cuartel de la Policía Local de esta Localidad; no se debe confundir con la Escuela Formación de Policía Nacional, donde igualmente se desarrolla parte del proceso formativo de los agentes locales, pero esta no es la sede oficial de la Escuela Regional de Policías Locales de Castilla y León).

Igualmente las Normas Marco a las que deben ajustarse los reglamentos de las policías locales en el ámbito de Castilla y León, que fueron aprobadas por Decreto 84/2005 de 10 Noviembre establece que :

*“1. Antes de ser nombrados funcionarios de carrera, los aspirantes deben superar un curso selectivo de Formación Básica, que consta de una fase de formación y otra de prácticas en el propio municipio.*

*2. La Consejería competente en materia de policías locales, a propuesta de la Escuela Regional de Policía Local, regulará el régimen académico del*

*Curso de Formación Básica, los programas, contenidos, duración, calendario del curso y los protocolos de prácticas locales.”<sup>21</sup>*

Siguiendo por tanto estas directrices y por la Orden IJY/42/2009 de 14 de Enero, se establece el régimen y el programa formativo del curso de formación básica para los nuevos agentes de todas las plantillas policiales de Castilla y León. Este curso tiene programadas dos fases: una lectiva o de academia y una segunda fase de prácticas. (Anexo V)

La fase lectiva (en su gran mayoría teórica) está establecida con una duración superior a 600 horas pero inferior a 700 horas. Se desarrolla en las instalaciones de la Academia Regional de Policías Locales de Castilla y León, aunque también se contempla la posibilidad de poder realizarse en otra institución con la que se establezcan los oportunos convenios de colaboración.

La fase práctica se desarrollará ya (salvo excepciones autorizadas por la Escuela Regional de Ávila y por circunstancias especiales) en el lugar donde los nuevos Agentes vayan a desempeñar su labor como policías. Su duración es de 300 horas lectivas.

Estos curso comienzan todos los años en el mes de Enero y finalizarán antes del 31 de Octubre del año en curso. Es decir, nos encontramos con un curso de 9 meses de duración, 6 de los cuales son teóricos y 3 son prácticos.

Los objetivos de este curso de formación son los siguientes:

“1.– Proporcionar conocimientos sobre rutinas mínimas de intervención policial, los fundamentos de derecho en que se apoyan y las técnicas procesales en que concluyen, todo ello para contribuir, de forma eficaz, al establecimiento de un clima de seguridad ciudadana.

2.– Desarrollar conocimientos y habilidades, para comprender la función policial en el actual modelo de sociedad, adquirir los valores y las actitudes que conforman la ética profesional, actuar de forma competente en las relaciones profesionales con los ciudadanos y prestar primeros auxilios en caso de que se produzca algún tipo de accidente.

3.– Dotar de conocimientos precisos sobre derechos humanos, el régimen de derechos y libertades ciudadanas, la organización de las

---

<sup>21</sup> Artículo 74 de las Normas Marcos de las Policías Locales de Castilla y León. Decreto 84/2005 de 10 de Noviembre.

Administraciones Públicas, las funciones de Policía Administrativa y las de participación en los planes de Protección Civil.

4.– Facilitar conocimientos para ejercer, adecuadamente, el control del tráfico rodado mediante el estricto cumplimiento de la normativa específica y la aplicación de técnicas que facilitan la fluidez y seguridad vial en los núcleos urbanos. Ello precisa un exacto conocimiento de la legislación en materia de Seguridad Vial, que se plasmará, en caso de infracción, en la redacción concisa del documento adecuado, así como de los fundamentos básicos del tráfico rodado.

5.– Desarrollar conocimientos técnico-instrumentales y habilidades motoras para intervenir con seguridad en situaciones tensas, con unas facultades físicas adecuadas y con la decisión pertinente, utilizando, cuando las condiciones de riesgo y peligrosidad lo requieran, las armas de que están dotados para la defensa propia y de terceros, lo que exige una preparación exhaustiva en educación física, así como en técnicas de Defensa Personal y Tiro, todo ello con estricto respeto de los derechos humanos.

Estos objetivos generales tendrán una concreción mayor cuando se definan los de cada una de las materias, siendo coherentes con las dos metas formativas que inspiran la actividad docente a desarrollar: por un lado, la consecución de adecuados niveles de eficacia técnico-profesional en el desempeño de las funciones encomendadas a los cuerpos de Policía Local, y por otro, la consolidación de unas actitudes y un talante profesional basados en el respeto a los derechos humanos, la legalidad, el pluralismo y la tolerancia.”<sup>22</sup>

Como se puede observar la palabra educación vial no aparece en ningún lugar del texto de objetivos... y sin embargo es impartida por los agentes policiales y a mayores la colaboración de la policía local es considerada como un aporte de gran interés por la cercanía con el ciudadano y con los problemas derivados del tráfico. Pero ¿estas charlas, prácticas, consejos... o como queramos denominarlo que desarrolla la policía local, se pueden hacer de cualquier forma?, ¿no importa la formación del policía local es esta materia?.

---

<sup>22</sup> ORDEN IYJ/42/2009, de 14 de enero, por la que se establece el régimen y programa formativo del curso selectivo de formación básica para Policías Locales con categoría de Agente



Páginas atrás se indicaba que la misión del policía consiste solo en reforzar y contribuir a que la educación vial de los jóvenes sea de mas calidad, pero quien es competente realmente a la hora de educar es la escuela y los padres. Es posible que esa sea una de las causas por las que no aparece la educación vial como objetivo específico dentro de los objetivos del programa formativo de las policías locales.

Recurriremos a ver si dentro del temario a impartir a los nuevos Agentes y entre esas 600-700 horas aparece algún tema dedicado a la educación vial para estos agentes. Este temario aparece publicado por la Orden IYJ/42/2009, de 14 de enero, por la que se establece el régimen y programa formativo del curso selectivo de formación básica para policías locales en Castilla y León con categoría de Agente (ANEXO 1)

Como se puede ver la etapa teórica esta formada por los siguientes módulos:

- 1- Tráfico y Seguridad Vial.
- 2- Función Jurídico Policial.
- 3- Policía asistencial y comunitaria.
- 4- Policía Judicial
- 5- Técnicas y adiestramientos profesionales.
- 6- Transversal.

Es en el primer módulo donde deberían aparecer las referencias correspondientes a la formación de los policías locales en materia de educación vial. Al leer el título del módulo “Tráfico y Seguridad Vial” parece seguro que esto sea así, pero si observamos la cantidad de temas que componen este módulo veremos que la formación esperada no aparece por ninguna parte. ¿No es necesario entonces saber que se debe transmitir a los colectivos con los que luego se va a trabajar?; si tan importante es la colaboración de las policías locales en esta materia, ¿por qué no aparece como poco un tema en todo el curriculum de su proceso de formación?, ¿cómo se gestiona, programa y desarrolla el trabajo que posteriormente realizan estos agentes antes diversos colectivos?, ¿responden a un orden o simplemente se trata de cubrir expediente?...

Seguro que surgen muchas mas preguntas al respecto ante la sorpresa de poder comprobar como al menos en esta comunidad autónoma, no se imparte formación específica en educación vial, en lo que es el curso básico de formación de nuevos agentes de policía local. Podríamos llegar a pensar de forma extrema sobre el interés real de algunas administraciones

por la educación vial. ¿estamos convencidos de su importancia y la vemos como una solución a los problemas del tráfico, o simplemente tratamos de quedar bien ante la sociedad?

En cualquier caso es una tarea que se está realizando por parte de los agentes de policía y con bastante acierto. ¿Por qué sin recibir entonces una formación oficial en el programa que les convertirá en agentes, se obtienen buenos resultados?. La respuesta es clara y sencilla. La formación personal del policía, su iniciativa para realizar cursos en otros organismos y buscar sus propios recursos y la experiencia adquirida con el paso de los años es seguro parte de la clave de este éxito.

### **3.3. OTRAS VIAS FORMATIVAS.**

#### **3.3.1 Cuestionarios de recogida de información.**

La necesidad del estudio referente a las necesidades formativas de las policías locales de Castilla y León en materia de Educación Vial, viene marcada principalmente por el desarrollo de este trabajo diariamente por parte de los Agentes sin unas directrices claras, sin objetivos definidos, fuera de un proyecto de trabajo consensuado por todos los implicados en esta tarea, sin una continuidad en el tiempo... es decir, “se cubre el expediente” lo mejor que se puede. Los resultados obtenidos seguro que nos invitarán a una profunda reflexión sobre la forma de llevar a cabo esta tarea y sobre el papel que cada institución, cada persona, debe desarrollar desde múltiples aspectos: recursos, formación personal, objetivos...

Queda patente (viendo lo expuesto en el apartado anterior) que en los cursos de Formación de nuevos agentes de policía local, no se contempla ni un solo capítulo dedicado a las destrezas, valores, actitudes hacia la educación vial. Es necesario saber por tanto, con que problemas se encuentran los policías a la hora de desempeñar esta labor formativa a fin de suplir sus carencias formativas, las necesidades de recursos... y conseguir unos resultados positivos

Por ello, nada mejor que preguntar a los propios agentes encargados de llevar a cabo esta tarea en las ciudades de Castilla y León a fin de

obtener unas conclusiones claras al respecto. Pero podemos encontrar con un problema y es que son muchas las variables a tener en cuenta en este estudio que pueden hacer que en parte se pierda el objetivo principal

del mismo. Por ello el cuestionario debe ser claro, conciso y exacto en referencia a lo que se trata de conseguir, es decir, cómo se forman los policías locales para poder desempeñar con éxito su función, en qué aspectos o a que contenidos dan mayor importancia, cómo efectúan ese trabajo dentro de su plantilla (de forma esporádica, dentro de una planificación actual...).

El cuestionario se envió a todas las plantillas de la policía local del ámbito de la Comunidad de Castilla y León, con destino a los agentes encargados de desarrollar las tareas de educación vial en cada localidad, siendo por tanto variable el número de los recibidos desde cada ciudad, ya que según la organización de la plantilla unas dedican mas efectivos que otras a este fin. (Anexo VI)

### **3.3.2 Estructura del cuestionario.**

La estructura del cuestionario es muy básica, con preguntas muy simples que conllevan una respuesta rápida y directa sobre la información que necesitamos recoger.

Son 4 los bloques que conforman el cuestionario de recogida de información:

#### 1- DATOS GENERALES:

Sin entrar en máximo detalle sobre el perfil del policía que desarrolla estas funciones educativas, son cinco los aspectos que nos interesa recoger acerca de estas personas. El género, la edad, el nivel académico, la plantilla de pertenencia y la categoría profesional, conforman este primer apartado del perfil del policía objeto de estudio que sin duda nos dejará una visión clara de quien es realmente el agente que se dedica a esta tarea en este colectivo.

## 2- FORMACIÓN EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL:

Con la finalidad de poder completar los datos personales del apartado anterior y conocer mejor el perfil de estos agentes, debemos completar esta información con datos sobre su nivel formativo personal en

el área de educación vial por un lado y el tipo de formación vial que reciben por otro.

Ya veíamos líneas atrás que la formación en el programa de la Academia de Policía Local era inexistente. No aparecía la educación vial por ninguna parte de este programa académico. Necesitamos saber por tanto de donde reciben su formación personal, en base a que, sin son facilitadas una vez ingresan ya como policías en su localidad por el ayuntamiento al que pertenecen, sin son recursos buscados y pagados por ellos mismos, o si existen otros organismos (DGT por ejemplo) que facilitan esta posibilidad formativa.

Lo que tenemos seguro es que la formación no es facilitada sino que es buscada por ellos mismos; por ello es importante que conozcamos qué aspectos son los mas valorados por estas personas para su formación personal, a que contenidos son a los que dan mayor importancia, qué es lo que realmente necesitan para una mejor prestación de esta tarea...

## 3- ACTIVIDADES FORMATIVAS DESARROLLADAS EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL.

El día a día en su trabajo será sin duda lo que ponga de manifiesto las necesidades formativas que presenten, sin olvidar que según sea su formación en esta materia podrá realizar unas u otras actividades.

Nos interesa conocer que tipo de actividades son las que desarrollan los policías, con que periodicidad, hacia que colectivos, y donde consiguen los recursos necesarios para ello.

#### 4- NECESIDADES FORMATIVAS DETECTADAS EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL.

A pesar de todo, es fácil que lleguemos a la conclusión de que sin un proceso formativo completo, estructurado, dirigido a unos objetivos comunes... el nivel formativo en esta área “quedará coja”. Sería interesante que conociésemos que opinan los policías de su propia calidad formativa, así como cuales son los principales problemas con los que se encuentran en el desempeño de sus funciones.

No debemos olvidar que no todo depende de ellos y de su formación. La educación vial es tarea de todos: padres, instituciones educativas, organismos oficiales. De nada sirve tener policías muy bien formados si luego no existe el apoyo de las otras partes implicadas en este proceso. Igualmente es importante tener siempre presente que la tarea educativa corresponde siempre a los profesores, nunca a la policía, si bien su labor en materia de educación vial es importante, recomendable y complementaria o de refuerzo a lo que se trabaja en los centros educativos; nunca ello será justificante para que no se pongan todos los medios posibles a fin de que este trabajo sea lo mas provechoso y positivo posible para el destinatario: el joven.

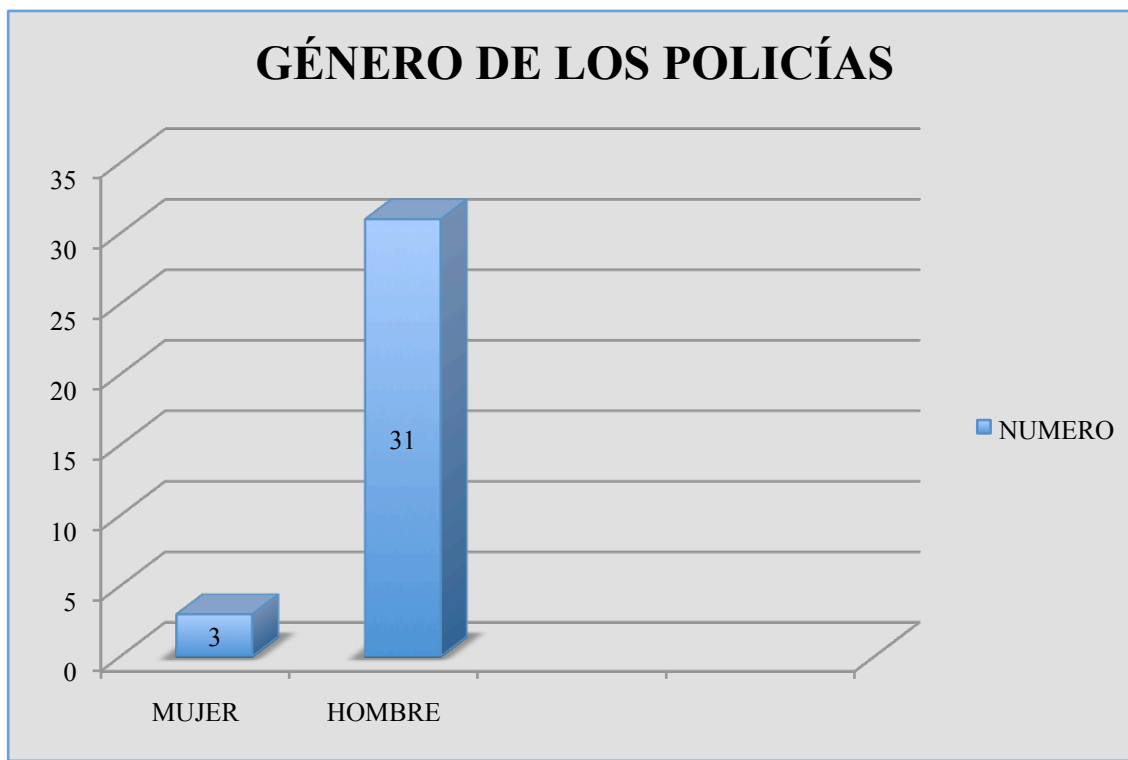
#### **3.3.3. Resultados obtenidos a través de los cuestionarios.**

Se han recogido un total de 41 cuestionarios de las siguientes Ciudades: Salamanca, León, Zamora, Burgos, Valladolid, Ávila, Soria, Palencia, Segovia y Madrid.

En una primera valoración solo tendremos en cuenta los recogidos en Castilla y León; los de Madrid serán interpretados en una comparativa con los resultados ahora obtenidos, posteriormente.

Para poder ver con mayor exactitud los resultados, iremos analizando los mismos de acuerdo con los cuatro apartados que conforman los cuestionarios descritos anteriormente, para finalmente realizar una conclusión general de todo lo extraído de los mismos.

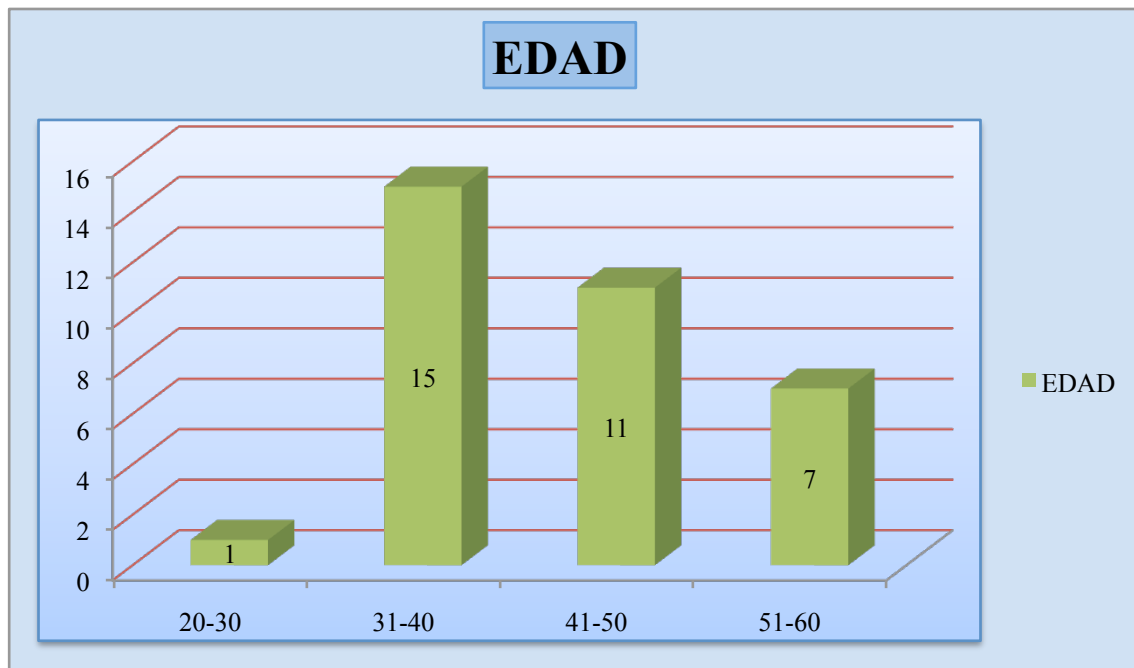
### 3.3.3.1. Datos generales.



Representación del número de agentes por género

La gráfica destaca claramente por sí sola la primera conclusión que tajantemente podemos afirmar: el agente masculino es el que principalmente desarrolla estas tareas específicas de educación vial. De los casos estudiados, solo tres, son mujeres; una Oficial de Ávila (que además es quien lleva desde hace años gestionando el Parque Infantil de Tráfico de esta ciudad), una policía de Ávila y una de León; el resto son hombres. La pregunta que surge es obvia, ¿por qué está participación tan baja de las mujeres?. Una de las causas posibles es el porcentaje de mujeres policías en relación a los hombres que integran las diferentes plantillas. Hay plantillas de poblaciones como Soria, Zamora, donde el número de mujeres en proporción al de los hombres es muy bajo. Pero si nos fijamos en plantillas con un mayor número de efectivos (Salamanca, Valladolid, León) sigue pasando lo mismo (en proporción). De todo ello puede desprenderse una tendencia a ser los hombres quienes realicen esta tarea preferentemente, generalmente respondiendo a motivos organizativos de las plantillas, es decir, esta tarea suele depender de las unidades de tráfico,

y las mujeres suelen ocupar puestos en otras secciones con el paso de los años. En cualquier caso no deja de ser un primer dato sorprendente.



Representación de los agentes por rangos de edad

Otro de los datos más característicos que resaltan por sí solos al fijarnos en la gráfica anterior es la edad de las personas que se dedican a esta tarea. Sólo uno de los policías tiene una edad inferior a los 30 años (29 años) y podemos ver como el grueso tienen edades comprendidas entre los 31 y 40 años, sin despreciar para nada la edad comprendida en el intervalo de 41 a 50 años que también resalta de forma significativa. Vuelve a asaltarnos la curiosidad. Pero la respuesta es evidente. Llegada una edad los policías por razones diversas van adquiriendo otro tipo de funciones diferentes al trabajo de calle propiamente dicho. La educación vial es una de las tareas que suelen realizar. Ello no implica ni una mejor ni peor calidad en el trabajo evidentemente, sino destinos más tranquilos y apetecibles para estos agentes. Igualmente hay que resaltar que muchas de estas personas por su experiencia y carisma, suelen ser más cercanas al alumnado que los agentes más jóvenes a los que también en muchas ocasiones este tipo de tareas les resultan más aburridas por razones obvias: los policías más jóvenes por razones propias de la edad prefieren estar realizando trabajos a pie de calle, más que aquellos como pueden ser la visita a centros escolares o centros de mayores. En este último caso (visitas

a centros de mayores) los Agentes de edad mas avanzada son preferidos por el público asistente ya que se identifican mas con el ponente, que si este fuera un chico joven, al que muchas veces lo llegan a ver como a un hijo que da lecciones a su padre; el mensaje llega al receptor con mayor dificultad.

En la tabla siguiente vemos representadas las edades de los agentes que colaboran de cada plantilla a fin de dejar patente y reafirmado lo anteriormente reflejado en la tabla anterior.

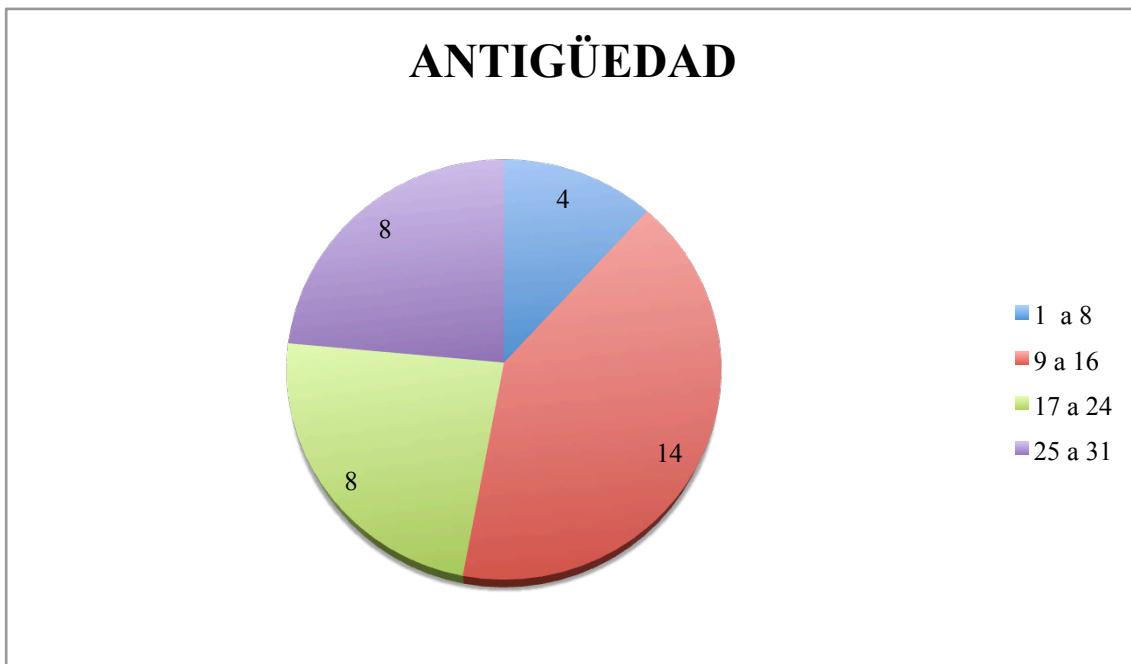
AVILA	LEÓN	SORIA	PALENCIA	SALAMANCA	VALLADOLID	ZAMORA	BURGOS	SEGOVIA
47, 42, 40, 34, 35, 37 y 37	42, 38 y 36	61, 60 y 51	53, 53 y 54	39, 35, 33, 37, 56, 50 y 42	29, 38 y 49	41, 32 y 34	37, 42 y 44	47 y 48

La plantilla de Soria es la que dedica agentes de mayor edad para esta tarea, siendo Salamanca, Ávila y Valladolid, las que introducen personal mas joven junto con otros de edad mas avanzada, seguramente destinando cada uno según la actividad a realizar.

Parece por tanto ser ésta la tónica dominante en todas las plantillas de las policías locales de nuestra Comunidad. Igualmente la experiencia de todos los años de trabajo, viendo, corrigiendo infracciones, asistiendo en accidentes de tráfico, conociendo de primera mano sus consecuencias, asistiendo a cursos formativos... conlleva que el trabajo se vea reflejado con éxito en sus tareas en materia de educación vial. No hay nadie mejor que alguien experimentado, con cantidad de vivencias, para contar en muchas ocasiones de forma especial aquello que en el colegio es difícil transmitir o en la familia suele caer en el olvido a pesar de constituir uno de los aspectos básicos de la educación personal de cada individuo.

Por ello si debemos tener muy claro que cuando nos referimos a las personas de mas edad de las plantillas, lo hacemos en relación a su buen hacer que casi diariamente demuestran, a su experiencia personal y a unos resultados evaluables al preguntar a las personas que tratan con ellos.





Si siguiendo la lógica de los resultados anteriores, si preferentemente se dedicaban a estas tareas agentes de edades en torno a los 40 años, obviamente deberían ser personas con una antigüedad en la plantilla superior a los 9 años. Como podemos apreciar en la gráfica efectivamente es así. El grueso de antigüedad mayoritario es el comprendido entre los 9 a 16 años de servicio en la plantilla, sin despreciar para nada los resultados de los otros 2 intervalos de mayor antigüedad (17 a 24 y 25 a 31).

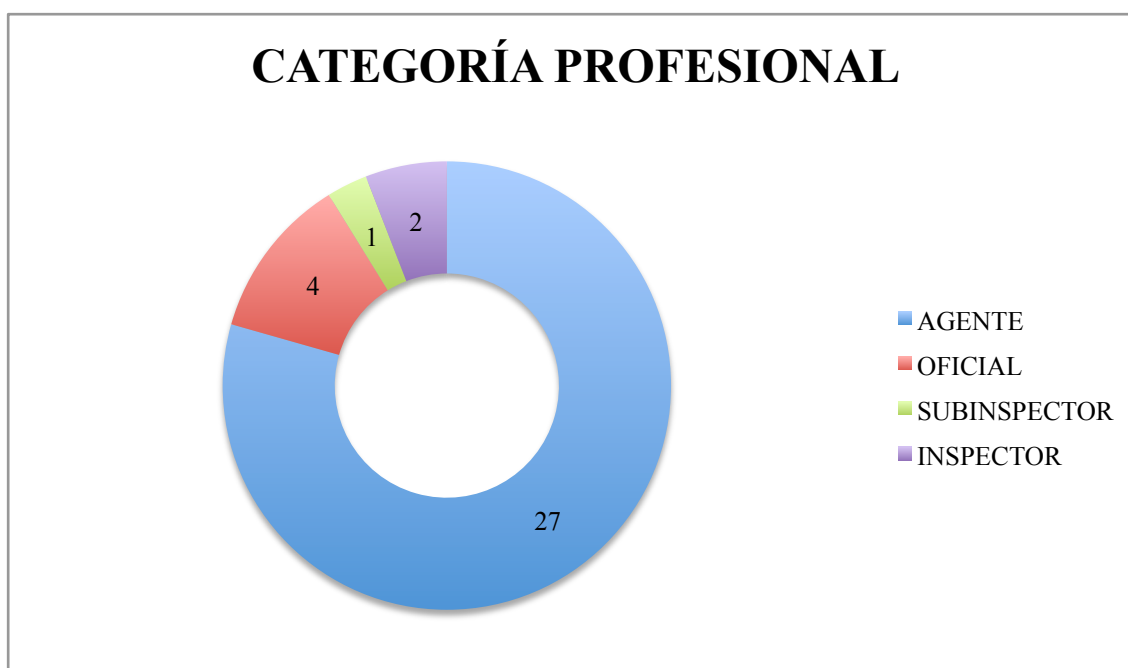
Para ver igualmente donde se encuentran las personas con mayor antigüedad, represento los valores en años en la siguiente tabla:

AVILA	LEÓN	SORIA	PALENCIA	SALAMANCA	VALLADOLID	ZAMORA	BURGOS	SEGOVIA
9, 11, 11, 18, 18, 20 y 25	20, 10 y 10	24, 31 y 31	13, 20 y 20	9, 9, 9, 11, 28, 29 y 30	10, 16 y 20	6, 8, y 13	12, 16 y 20	25 y 28

Podemos ver como las personas con mayor antigüedad las encontramos en Soria y Segovia, correspondiendo como señalaba antes con las personas que tenían mayor edad en las plantillas.

Pero sin observamos los agentes de menor antigüedad, vemos como salvo una persona de Zamora con 6 años, el resto llevan en las plantillas 8 y 9 años, con una experiencia mas que sobrada para cualquier tipo de

actividad policial. Por tanto se puede sacar la conclusión de que en cualquier caso y con independencia de la edad de los agentes, a esta actividad formativa se dedican personas con una experiencia amplia en las plantillas de policía, lo que hace que a pesar de no haber tenido una formación específica en esta materia, obtengan resultados mas que satisfactorios en su tarea.



Otro factor importante a tener en cuenta es la categoría profesional de las personas dedicadas a la educación vial. Destaca ampliamente la categoría de gente, seguida la de oficial, pero la mayoría son agentes. Tanto los agentes como los oficiales pertenecen a la misma escala (escala operativa) y sus funciones (a pesar de que la del oficial sea ya categoría de mando) son la de ejecución de las acciones planificadas. En cambio luego vemos como sólo aparece 1 subinspector y 2 inspectores; estas personas pertenecen a la escala de inspección y su misión es la planificación de proyectos y acciones concretas. Son ellos quien en coordinación con otros organismos, llevan a cabo la planificación del curso (visitas de los escolares a las dependencias de la Policía, organización de concursos, etc). Por tanto dos funciones claramente definidas, escala de inspección como origen de un proyecto y escala operativa como desarrollo del mismo.

El bachillerato parece ser la nota dominante de las 4 áreas definidas. No es de extrañar este dato si tenemos en cuenta que para poder acceder a estos cuerpos uno de los requisitos obligatorios para ello, es estar en posesión de esta titulación. Destaca como son 3 sólo los Agentes tienen estudios básicos; 2 de esos agentes son de Soria y recordemos que allí es donde se encontraban los agentes de mayor edad. Cuando estas personas ingresaran en el Cuerpo de la Policía Local de Soria era la titulación Académica que se exigía para ello, por eso no deben sorprender estos resultados.

Si lo hace gratamente ver como los agentes encargados de esta área de educación vial son personas bien formadas a nivel académico resaltando el dato que nos indica como 1/3 de los encuestados están en posesión de estudios universitarios, a pesar de estar por encima de lo exigido para pertenecer a estos cuerpos hoy en día. Muchas personas inician sus estudios universitarios una vez que ingresan en los cuerpos policiales, motivados en parte por la posibilidad de optar a la promoción profesional para la cual se exige en función del puesto a desempeñar, un determinado nivel de estudios universitarios. Para los rangos de mayor categoría que aparecen en los resultados (Inspectores y Subinspectores) es necesario de estar en posesión de Diplomatura Universitaria. Como vemos hay 6 personas licenciadas, lo cual lleva a la conclusión que no solo es la promoción profesional la que motiva para tener una buena formación, sino

seguramente la motivación personal de cada persona de ser mejores cada día. Evidentemente la repercusión de este nivel formativo deriva posteriormente y positivamente en las tareas viales llevadas a cabo con los diferentes colectivos, iniciación de programas, desarrollo de proyectos, etc...

Vistos por tanto los resultados correspondientes al apartado de “Datos Generales”, destinado a conocer como es el perfil del policía que se encarga de desarrollar las funciones en materia de educación vial, destacamos los siguientes resultados finales:

- Predomina el hombre respecto a la mujer en relación al personal adscrito a estas tareas de Educación Vial. La diferencia es muy grande, prácticamente la totalidad son hombres. Por ello ya no debemos pensar solo en que ello es debido a que la representación de la mujer en las plantillas es menor, sino que además, son los hombres los que más se dedican a este tipo de tareas preferentemente.

- La edad de los agentes destinados a estas tareas oscila entre los 32-45 años, lo cual nos demuestra que están asignadas a los policías ya mas experimentados en el cuerpo. Este dato cobra fuerza si vemos como la mayoría de los agentes tienen una experiencia profesional en el cuerpo que oscila entre los 9 años mínimo y 24 máximo. Por tanto la experiencia profesional queda mas que demostrada, lo cual es una garantía a la hora de valorar los resultados de la tarea realizada.
- A pesar de que existen rangos superiores como inspectores, subinspectores y oficiales en los programas de educación vial, queda patente como es el agente quien suele llevar a cabo la ejecución de estos programas y en muchos casos la planificación de los mismos.
- La formación académica de las policías locales en Castilla y León podemos afirmar que es bastante aceptable, ya que prácticamente cuentan con titulación de bachillerato la gran mayoría, en torno a un 60%, titulaciones superiores un 25% y solo un 15% son los que tiene los estudios más básicos (que suele coincidir con los Agentes de mayor edad, superior a 55 años).

De lo anteriormente expuesto podemos ver como el perfil del Policía destinado a tareas de Educación Vial es un **hombre** de edad entre **35-40 años**, con **experiencia profesional** en el Cuerpo mínima de 9 años, **categoría de Agente** y bien formado académicamente, con titulación de **bachillerato o superior**. Por tanto estamos ante un colectivo bien preparado para asumir este tipo de funciones e incluso proyectos superiores a los que hoy desarrolla.

### 3.3.3.2 Formación en materia de Educación Vial.

Este es el apartado que mas nos puede interesar para este estudio ya que enlaza directamente con el objeto del mismo. Ya sabemos que los policías locales no reciben ningún tipo de formación específica como hemos podido constatar a través del índice de contenidos que se imparten en su proceso de formación en la Academia Regional, pero ello no implica que los policías no estén lo suficientemente formados como para poder desarrollar estas tareas con total garantía y obtener resultados positivos.

Pero si no reciben formación alguna, ¿cómo se forman?, ¿a que recurren?, ¿cuánto tiempo dedican a prepararse para luego ser eficaces en

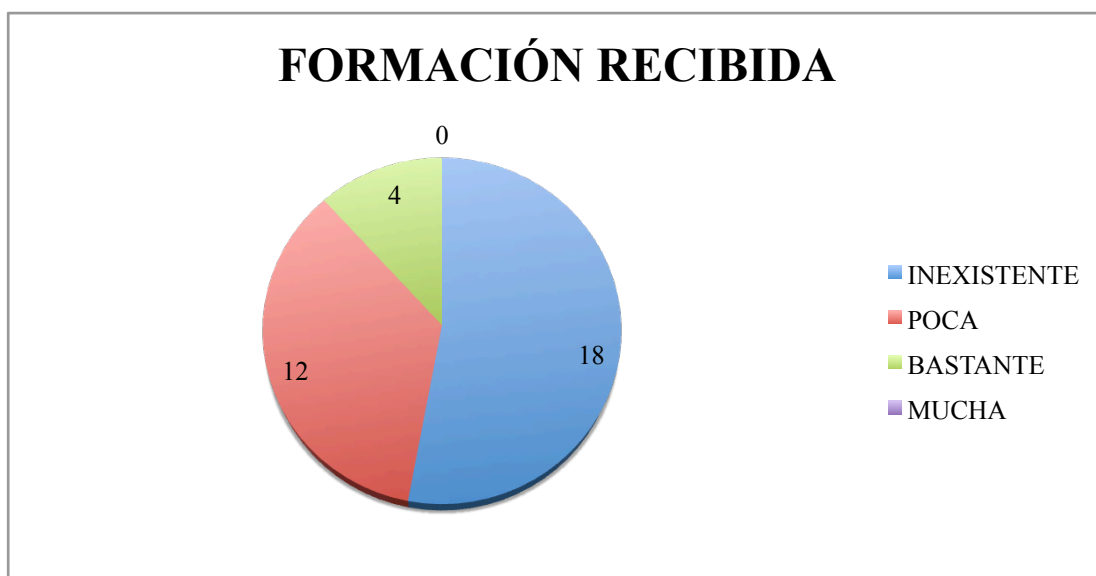
su trabajo?, ¿reciben la formación una vez incorporados y finalizado su proceso formativo?. Son muchas las preguntas, pero tienen una respuesta común: sí se forman y son conscientes de su necesidad.

A través del cuestionario se recoge información que nos ayuda a responder cuestiones tales como quien les imparte esa formación, quien les sufraga los gastos de su formación , sobre qué versan los contenidos formativos de los cursos que realizan, qué duración tienen... y una cuestión muy importante, ¿la formación que tienen adquirida es gracias a quien?. Veamos gráficamente los resultados obtenidos para ayudarnos a una mejor comprensión de los mismos.

### *FORMACIÓN RECIBIDA EN EL PERIODO DE ACADEMIA.*

Aunque ya conocemos la respuesta, debemos contrastarla con la propia experiencia de los participantes en este periodo. Muchas veces, y a pesar de no estar reflejado como tal en los contenidos de los planes de estudios, pueden tratarse temas que no figuren en los mismos pero que si consiguen de alguna manera formar al destinatario sin hablar directamente de ellos. Por ejemplo, podría darse el caso que en el estudio de los temas relacionados con la confección de Atestados por accidentes de Tráfico, se procediese a una presentación de sus causas, cifras de la siniestralidad, posibles soluciones, proyectos de trabajo para evitar los mismos... que de alguna manera formasen al Policía para después transmitir todo esto a los colectivos de trabajo con los que se vaya a enfrentar.

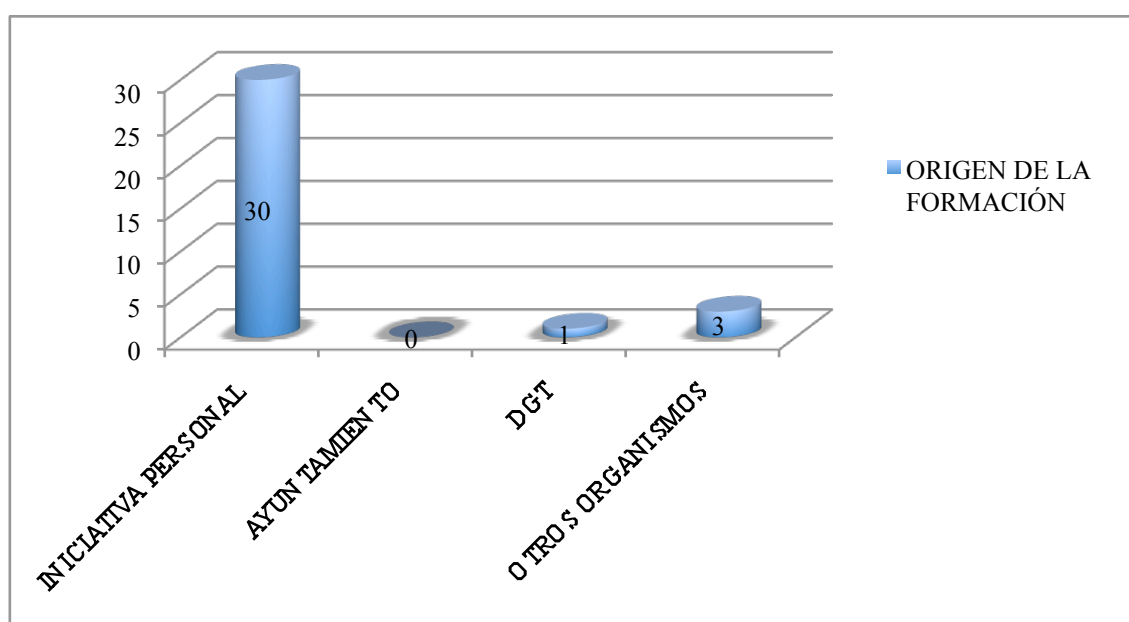
Los resultados sobre la cuestión planteada acerca de la formación recibida en el periodo de Academia, fueron los siguientes



La respuesta se aprecia claramente. La mayoría de los agentes opinan que su formación fue inexistente o muy poca. Solo 4 de ellos consideran bastante la formación recibida, pero ninguno la considera como mucha (entendiendo esta como una asignatura específica en esta materia). Los resultados confirman lo esperado: no se forma a los agentes en esta materia cuando posteriormente será parte de su cometido como policías. La explicación mas razonable a la repuesta de los agentes que la consideran como bastante (no existiendo esta en el programa formativo) es la confusión sobre los que es formarse en materia de Seguridad Vial, con formarse en materia de Educación Vial máxime cuando vamos a tratar de transmitir a otro tercero unas actitudes y valores concretos sobre temas viales.

Comentábamos anteriormente que no formarse en un momento concreto, no implica no recibir una formación en otras situaciones, y estar preparado. Si no nos quedaba duda de la capacidad de estos agentes para realizar las cosas correctamente, tampoco puede quedarnos sobre la formación adecuada que tienen. Pero si en el proceso de Academia o no la reciben o es bastante escasa, ¿a qué se debe esa formación que luego presentan y que les lleva a obtener resultados positivos en su tarea?, ¿quién se la facilita?

En la gráfica siguiente se aprecia el origen de esa formación de esta manera:

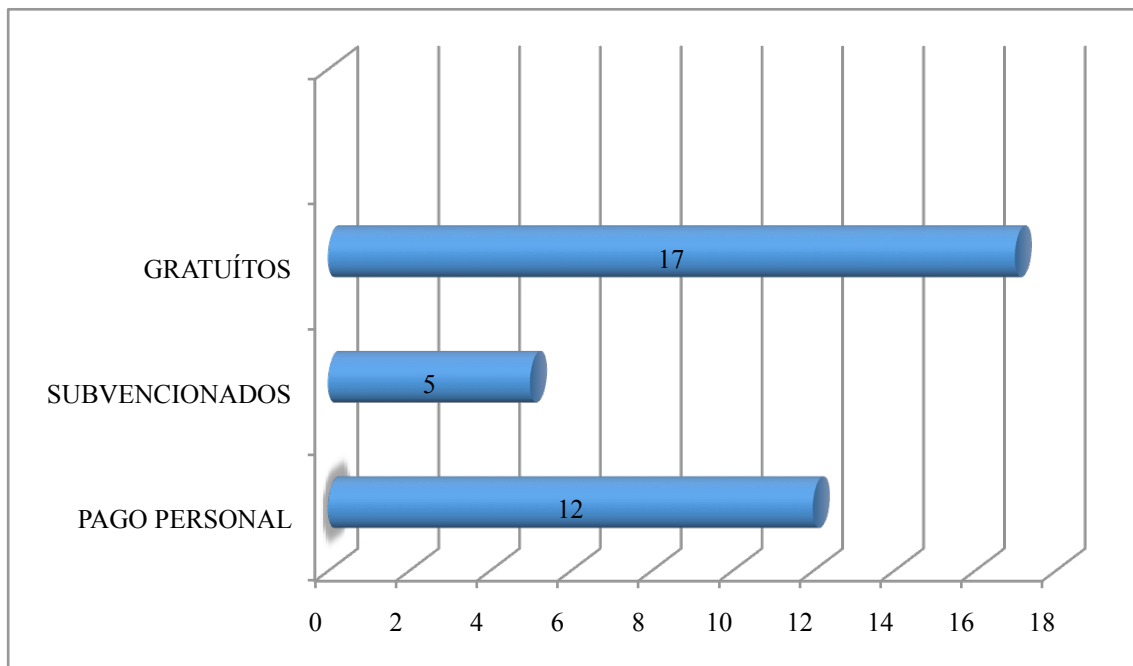


La respuesta es prácticamente consensuada; casi la totalidad de los policías manifiesta que la formación que tienen es gracias a su iniciativa personal. Solo 4 de ellos indican que es gracias a la facilidad prestada por otros organismos (DGT, universidad a distancia), pero que si pensamos en esas respuestas, manifiestan de alguna manera el sentir de sus compañeros; es decir, indican que realizan cursos ofertados por entidades que nada tiene que ver con quien debería facilitarles su formación. Son ellos de modo particular quienes realizan estos cursos, es su iniciativa personal la que les lleva a buscar su propia formación en una materia que deben dominar. Ello refuerza una vez mas la afirmación que pretendemos dejar patente con este trabajo: la formación oficial de las Policías Locales de Castilla y León en materia de Educación Vial es prácticamente inexistente a largo de su proceso formativo.

Al observar los resultados expuestos en la gráfica destaca otro hecho curioso. Las policías locales dependen de entidades locales (Ayuntamientos) que es donde desempeñarán sus funciones para siempre una vez finalizado todo el proceso de formación. Las tareas de educación vial son desempeñadas en los centros educativos, centros de mayores... de ese Municipio. Pues bien, los ayuntamientos figuran en la gráfica por ser

los organismos a los que los policías consideran que no realizan en esta materia ninguna oferta formativa con ellos. Es decir, es en los municipios donde va a repercutir la labor del policía y son los que no ofrecen medios formativos para estos agentes. Sin duda otro dato mas que demuestra por un lado la profesionalidad de los integrantes de las plantillas que buscan su formación por otros medios movidos seguramente por su sentido de la responsabilidad y profesionalidad, y por otro lado vemos un olvido de la administración total por formar agentes preparados a conciencia en educación vial, como herramienta para crear un entorno mas seguro y poner freno a los problemas que conlleva el fenómeno del tráfico.

Para poder reforzar el grado de iniciativa personal del policía para estar lo mejor formado posible, se les pregunta sobre los gastos de los cursos. Si son cursos de formación profesional que a mayores va a repercutir en resultados positivos para un colectivo, es lógico que fuesen subvencionados por la entidad a la que pertenecen y para la cual ponen a su disposición una formación no facilitada por la misma; los resultados obtenidos sobre le carácter de estos cursos es el siguiente:



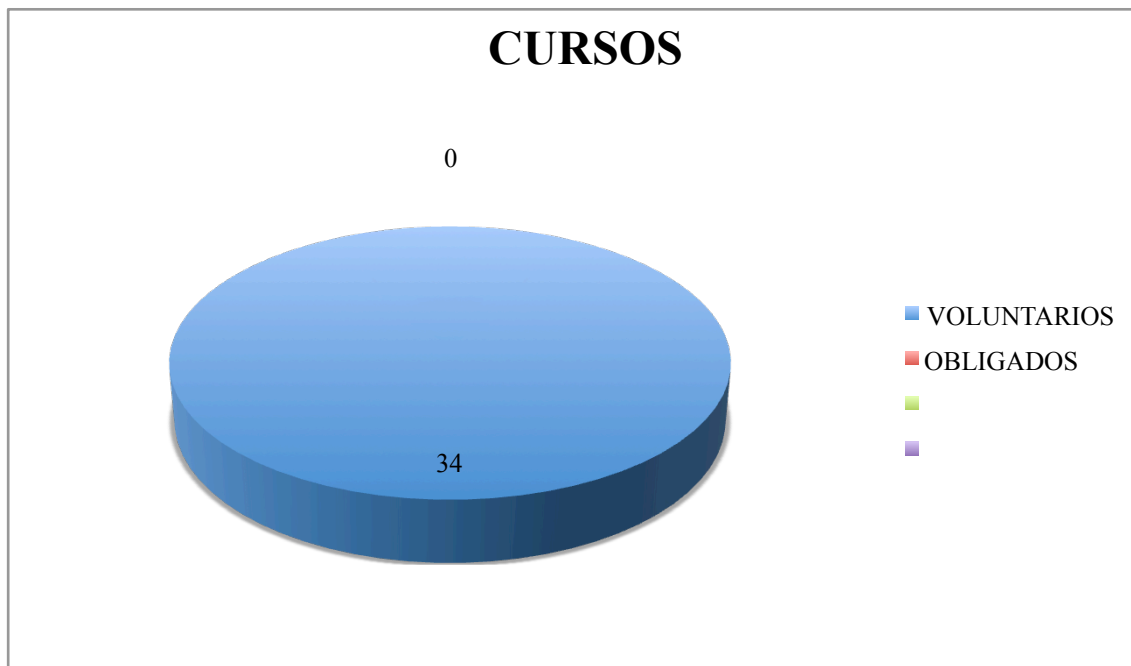
La mayoría de los cursos que se realizan son gratuitos, es decir ofertados por organismos e instituciones como DGT, universidades, Fundaciones, etc... Recordemos que los ayuntamientos según veíamos anteriormente eran los organismos que menos cursos de este tipo ofertaban,

por ello debemos pensar que cada profesional se busca sus cursos en instituciones diferentes de las que pertenece. Igualmente vemos que estos cursos son en su mayoría gratuitos y en algunas ocasiones subvencionados. Nos queda el consuelo de saber que hay organismos que si creen firmemente en la educación vial y en base a su creencia obran.

Sin embargo no debemos dejar de apuntar que otra parte de este colectivo policial paga de su propio bolsillo la formación que recibe; ello denota una vez mas su voluntad de estar lo mejor formado posible para poder realizar su función con éxito y por supuesto su interés por la materia en la que trabajan.

Pero estos cursos ¿se realizan de forma voluntaria o por el contrario son de obligada realización?. Se preguntó sobre este aspecto ya que si como estamos viendo la administración no ofrece formación en materia de educación vial por una lado, y el carácter de los policías es tan voluntarioso, la respuesta debería ser contundente: su realización es voluntaria. Los resultados son los siguientes:





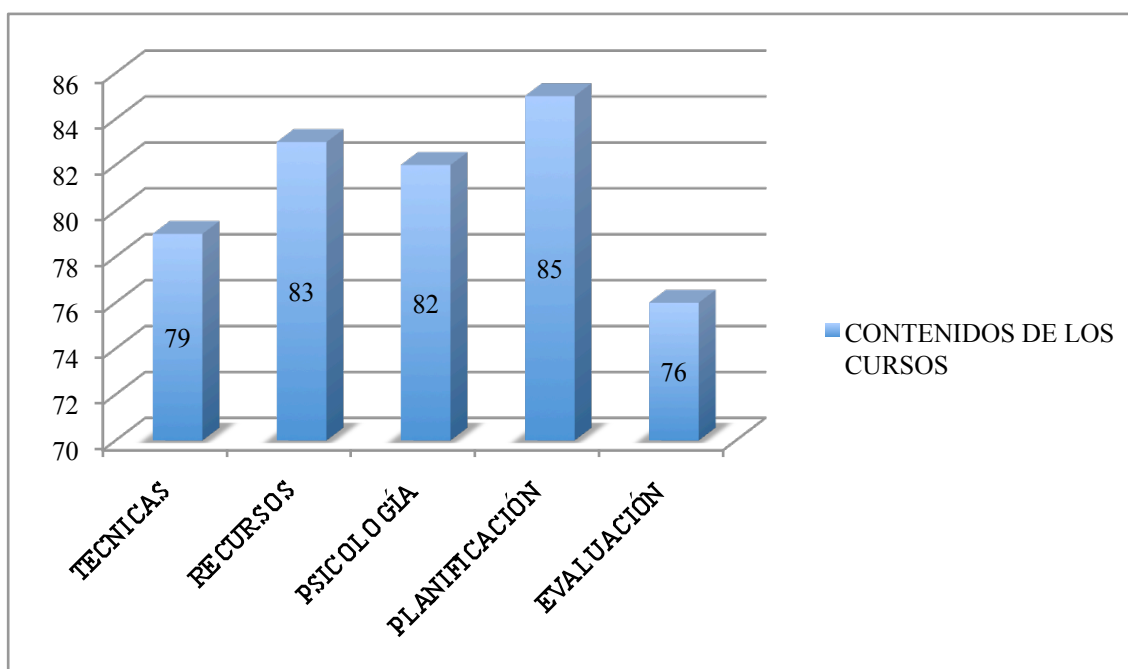
Efectivamente se obtiene la respuesta esperada. La totalidad de los Agentes encuestados apunta el carácter voluntario de los cursos.

No obstante, si revisamos las bases de las oposiciones de promoción interna de las policías locales podemos ver como existe un baremo de méritos en el cual se puntúa la realización de este tipo de cursos. Es curioso como por un lado no se facilita esta formación en el periodo formativo del policía, pero en cambio si se considera y se tiene en cuenta a la hora de puntuar para un ascenso. Por tanto, si hablamos de una persona que quiera promocionar en su puesto de trabajo, la realización de estos cursos ¿cómo podemos considerarla?. En cualquier caso queda claro que incluso la promoción es un hecho voluntario, y es más existen muchas personas que aún no queriendo promocionar realizan este tipo de cursos por considerarlos importantes en su profesión.

Cuestión igualmente importante es el contenido de estos cursos. Nos resultaría interesante conocer qué es lo que realmente buscan los agentes cuando realizan este tipo de cursos. Varias son las áreas que se les indica puntuar del 1 al 5 (siendo 1 el mínimo y 5 el máximo):

- Técnicas pedagógicas aplicadas a la Ed. Vial.
- Recursos y materiales educativos.
- Psicología de los destinatarios de los diferentes colectivos
- Planificación y organización de los cursos o actividades a impartir.
- Técnicas de evaluación de los resultados obtenidos.

Los resultados vistos gráficamente son los siguientes:



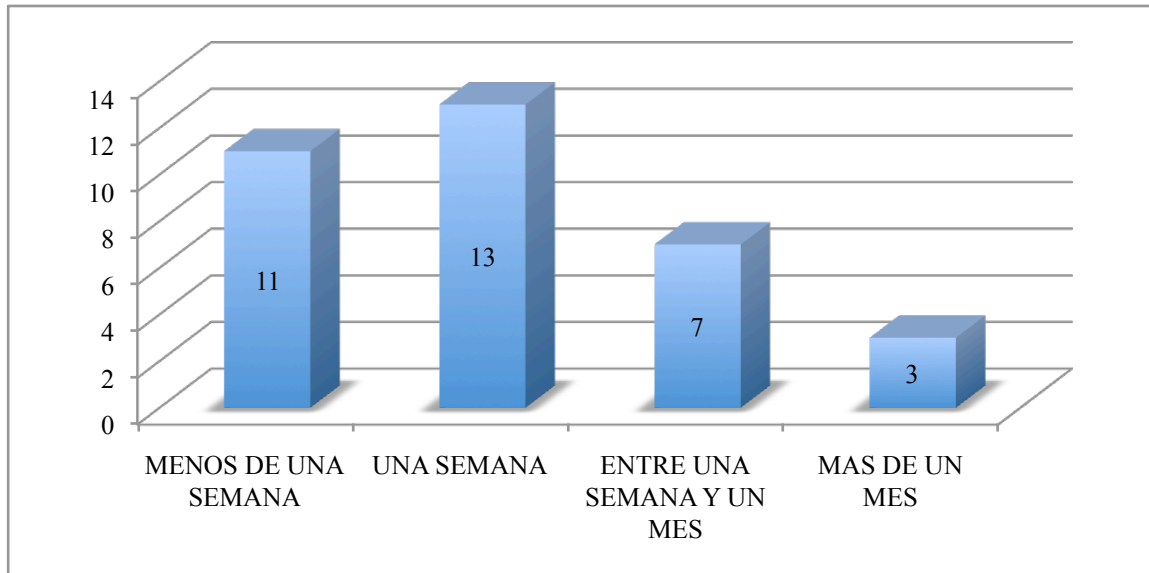
Ante la ausencia de formación los resultados son muy claros; demuestran un interés por todas las ramas propuestas. Es evidente, si no se recibe formación alguna, lógicamente las carencias formativas serán en todas las áreas. En cambio la que mas destaca es la de planificación. Es decir a la hora de comenzar el desarrollo de un programa concreto con un determinado colectivo, surgen problemas a la hora de poder planificar el

mismo. Es una de las tareas mas importantes, pues si no se planifica, la tarea puede ir por cualquier derrotero, de ahí seguramente el interés. En cualquier caso, cuando ante un determinado número de opciones todas interesan casi en su máximo exponente, yo lo considero como una alarma, una llamada de atención y por supuesto una situación a la que hay que darle la importancia suficiente como para intervenir lo antes posible y bajar esos resultados a valores mínimos.

La duración de los cursos también es otro de los aspectos que nos interesa estudiar. ¿Se hacen solo cursillos de corta duración o por el contrario no importa las horas de los mismos?, ¿se dedica tiempo de verdad en conseguir una formación que voluntariamente se desea?. Para analizar las respuestas se dan cuatro opciones de respuesta:

- Cursos de menos de una semana.
- Cursos de una semana.

- Cursos entre una semana y un mes
- Cursos de mas de un mes de duración.

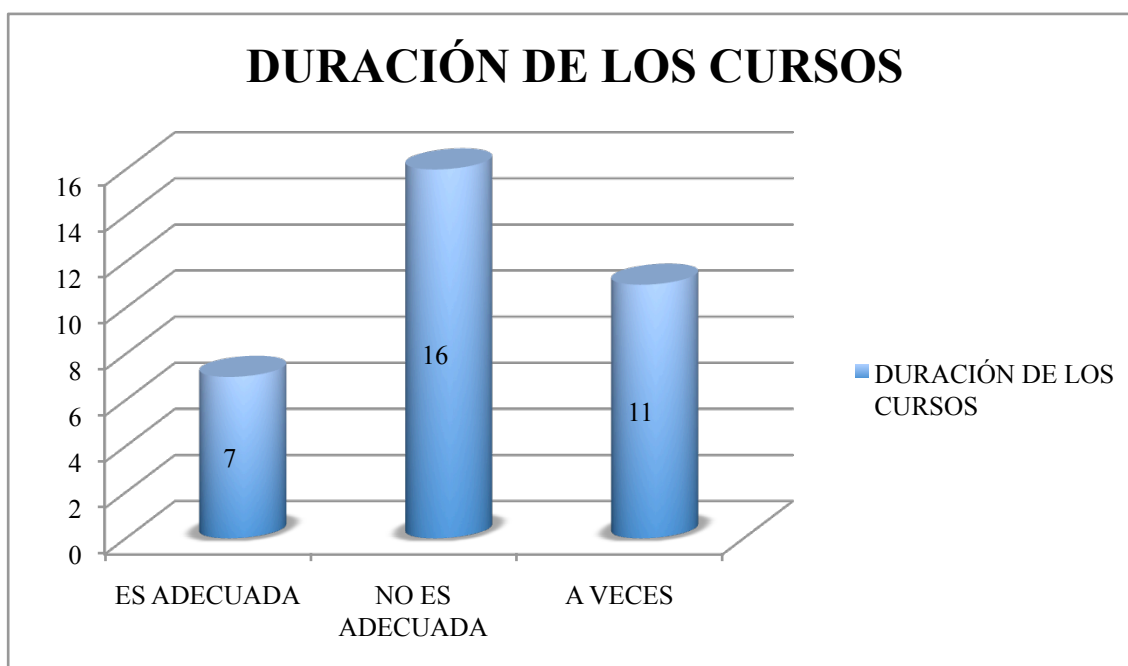


La mayoría de los cursos que se realizan tiene una duración de una semana. Es un tiempo adecuado para poder estudiar de manera mas o menos detallada cualquiera de los aspectos que mencionábamos anteriormente. Menos de una semana son cursos de 2- 3 días que pueden dar una idea global sobre un aspecto, y con una semana ya se pueden

trabajar cosas con mas detenimiento pero tampoco creo que sea un tiempo correcto. Sin embargo otros agentes realizan cursos de mas de una semana pero menos de un mes; este tipo de cursos ya es mas adecuado para poder sacar una idea mas completa del contenido del curso.

Solo 3 personas marcan la opción de cursos superiores a un mes. Estos cursos evidentemente responden a programas concretos de Universidades seguramente como: formación para educadores extraescolares en materia de educación vial, monitores de educación vial...

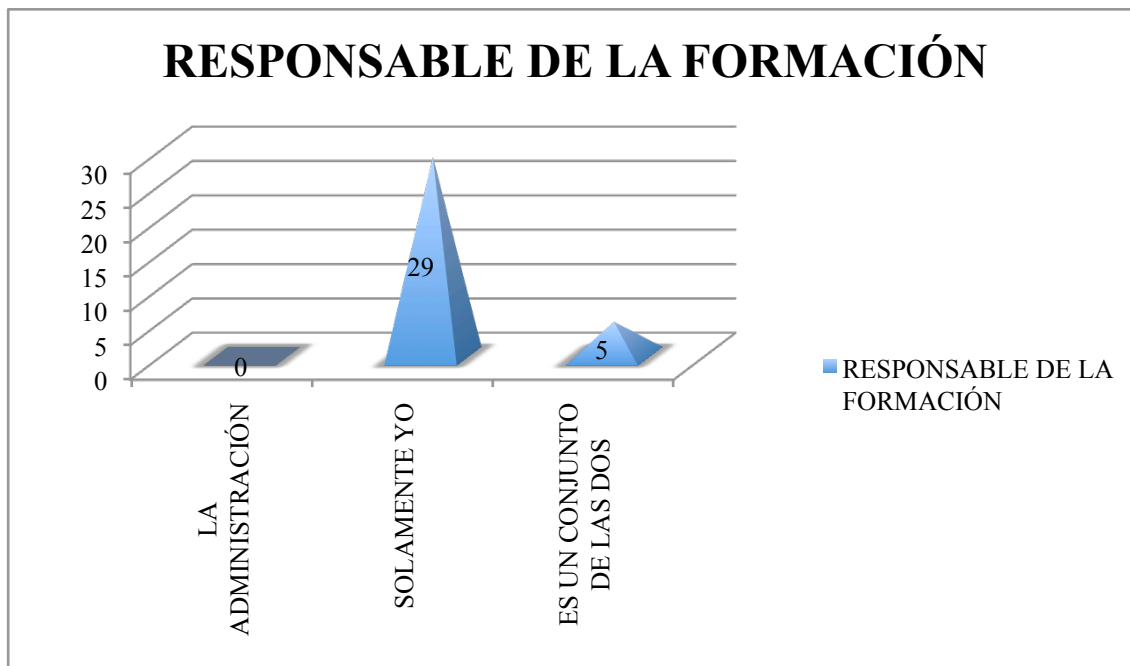
Sin embargo se puede dar el caso que cursos inferiores a una semana sean muy cortos y cursos de mas de una semana sea demasiado largo. Se pregunta a los agentes sobre la adecuación en tiempo de estos cursos y la respuesta es la siguiente:



De todos los encuestados solo 7 consideran adecuada la duración de los cursos. El resto solo en algunas ocasiones y la mayoría no lo consideran correcto. Esta respuesta es normal cuando no hay un curriculum al respecto elaborado y la formación cada uno debe buscarla por donde puede. Así se encontrará con cursos que respondan a sus expectativas y otros que se queden sean insuficientes. Es un síntoma mas de una demanda de formación reglada por parte de quien corresponda. Es en el periodo formativo de la academia donde esta materia debería tener un sitio

obligado, y donde seguro encontraría el tiempo adecuado para ser impartida.

Para finalizar el apartado de formación personal de los Agentes, se les formula una pregunta clave: ¿quién es el responsable de la formación que tienes en esta materia?.



Claramente se pone de manifiesta la falta de formación por parte de la Administración en esta materia. La gran mayoría, excepto 5 personas se consideran a sí mismas como responsables de su propia formación, adquirida a través de la realización de cursos voluntariamente realizados. Solo cinco consideran que la Administración tuvo su aporte en algún momento, pero también señalan que no solo es debido a ella, sino a una compendio de los dos: formación facilitada por la administración y formación personal.

Por todo lo expuesto anteriormente sobre el apartado de formación en materia de educación vial y analizados los resultados que han sido expuestos anteriormente, podríamos anunciar las siguientes conclusiones al respecto:

- Los cursos y actividades formativas que realizan los agentes encargados de desarrollar tareas en Educación Vial son en su totalidad de carácter voluntario.
- La duración de los cursos oscila entre menos de una semana y una semana generalmente, siendo este tiempo aportado por los agentes en la mayoría de los casos, fuera de sus horas de trabajo. Igualmente los agentes consideran adecuada la duración de los cursos en la mayoría de los casos.
- Existencia de una carencia y necesidad de recibir formación en materia de planificación de cursos y programas formativos en especial, pero también

en técnicas pedagógicas, psicología de los diferentes colectivos con los que se va a trabajar y búsqueda de recursos con los que poder desarrollar los programas propuestos.

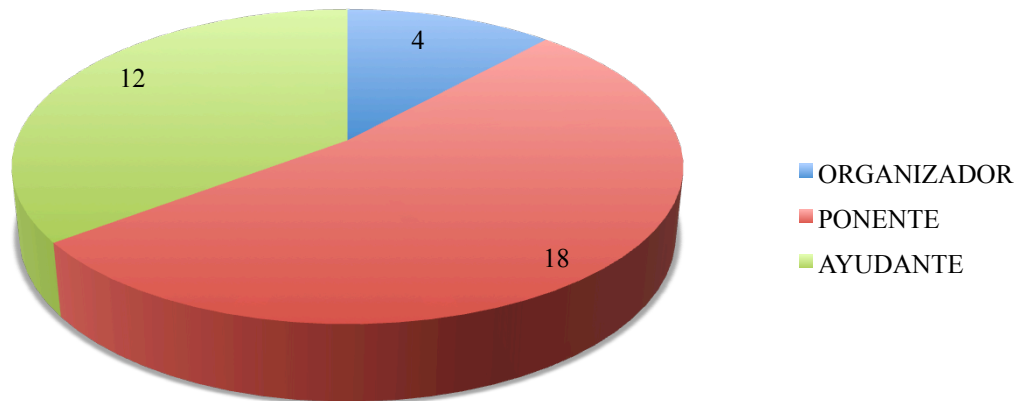
- La mayoría de los agentes se sienten como responsables de su propia formación, si bien muy pocos consideran que debe ser tarea de la administración y del agente, un trabajo en común en beneficio del destinatario. Hay un claro interés del agente de policía por buscar y promover su propia formación en este campo

### **3.3.3.3 Acciones educativas desarrolladas en materia de Educación Vial.**

Debemos conocer que tipo de actividades se desarrollan en esta materia por parte de los policías locales. Puede darse el caso de que no sea necesaria una formación “reglada” para hacer frente a lo que su servicio le demanda. La periodicidad en el desarrollo de las mismas es otra nota importante, así como el conocimiento de los diferentes colectivos con los cuales se trabaja.

Comenzaremos viendo la función que suelen realizar estos agentes en sus tareas de educación vial sin preguntar inicialmente por el tipo de colectivo con el cual trabaja; es decir de forma genérica la función de un agente es como: organizador (el prepara diferentes proyectos para ser posteriormente desarrollados por el mismo o por otras personas), ponente (se trata de llevar a cabo la exposición de unos contenidos viales previamente ya trabajados en función del colectivo a tratar) o de ayudante (acude a estas actividades en compañía de otro compañero o un superior y a pesar de no ser quien desarrolle directamente el programa tiene un papel activo en el mismo).

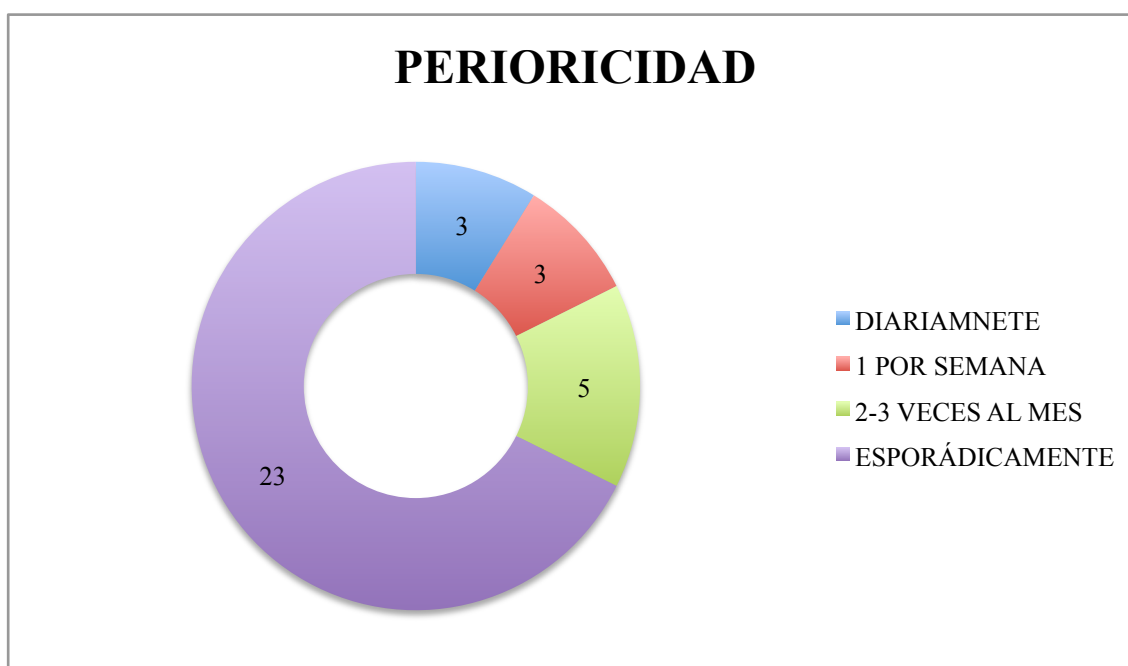
## FUNCIÓN DOCENTE



La mayoría del personal encuestado realiza funciones como ponente de la materia y en muchos casos como ayudante. Sin embargo la organización, la programación de la materia, corre a cargo de pocas personas. Esas personas suelen ser mandos o personal de categoría superior a la del agente (inspectores y subinspectores). Por tanto queda patente como a través de estas dos formas (como ponente o como ayudante del ponente) es a lo que se reduce la tarea del agente como educador. En muchas ocasiones no hay mas gente para poder distribuir las tareas, por ello siempre es la función como ponente tan elevada, al igual que la de ayudante; unas veces exponen la materia unos y otras veces otros, pero es en los policías de base sobre los recae la tarea de trabajo directo con las diferentes personas a las que se dirige el proyecto. De ahí la necesidad de la formación en los apartados que veíamos anteriormente y la inquietud por formarse y buscarse esa formación de forma voluntaria.

Sin duda una tarea importante ya que en el desarrollo de su tarea no solo debe buscar su capacidad para que se entienda lo que diga y adaptar su mensaje dependiendo del colectivo con el que trabaja, sino que debe ser capaz de transmitir muchas veces empatía, despertar sentimientos y transmitir valores que no siempre es fácil hacer llegar a un niño, a un joven o a un anciano.

La experiencia de los agentes poco a poco va haciendo que su formación sea mas correcta, que vaya generando sus propios recursos, sus propias fuentes donde recurrir para buscar nuevas ideas, nuevos proyectos, donde formarse, etc, pero veíamos anteriormente que también se demandaba formación en este sentido. ¿Con que periodicidad desarrollan los agentes estas tareas que en un principio consideramos tan importantes?

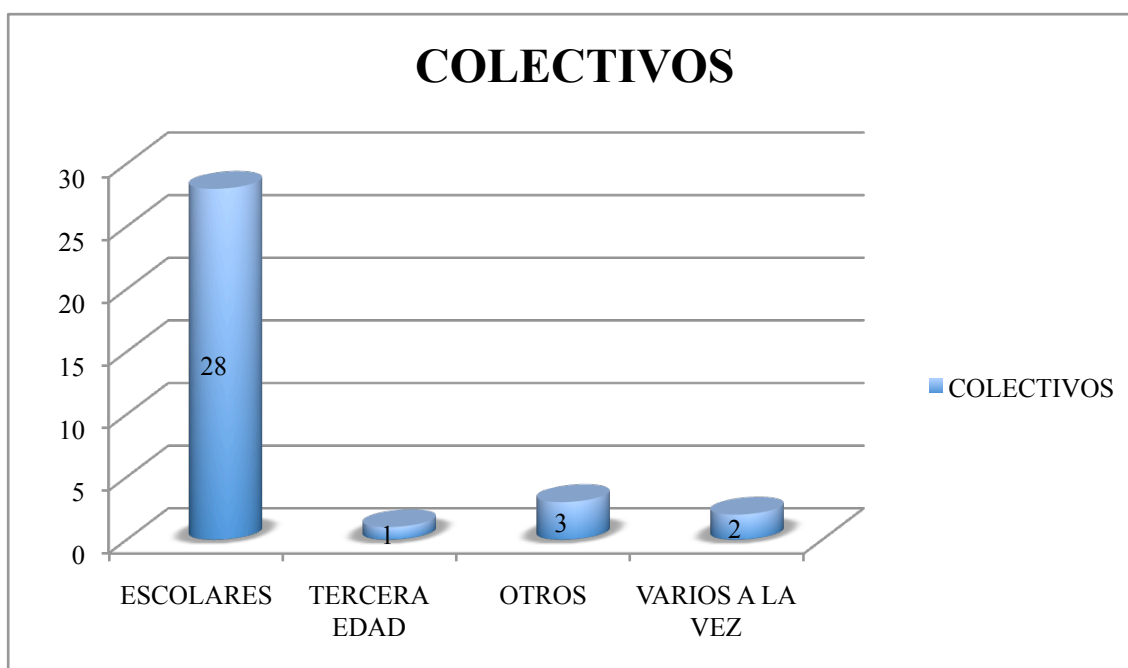


El carácter esporádico en el desarrollo de las tareas de educación vial parece ser la tónica dominante en las plantillas de Castilla y León. Fijémonos que el ítem anterior a esporádico es el de “2 a 3 veces al mes”, que podíamos considerarlo esporádico, luego cuando aquí el agente contesta esporádicamente podríamos casi sustituirlo por “alguna vez”, es decir son actuaciones muy distanciadas en el tiempo. Esto es muy importante, porque si veíamos antes que los policías de base son los que desarrollan este tipo de actuaciones y ahora nos indican que lo hacen muy esporádicamente, la pregunta que nos viene a la mente es clara: ¿realmente las tareas en educación vial realizadas por las Policías Locales en Castilla y León responden a una programación concreta y específica al efecto?, ¿damos la educación vial por tanto la importancia que merece?, o a lo mejor la pregunta debe ser ¿confiamos en estos colectivos tanto como para hacerles partícipes de programas importantes en materia de educación vial, o simplemente se les atribuyen actividades puntuales en determinados



momentos sin buscar ningún objetivo mas?. Son preguntas que surgen de las respuestas de los agentes pero que nos llevan hacia una idea de cómo es la situación real de la tarea educativa de estos colectivos.

Igual de importante que la duración, es necesario saber con qué tipo de colectivos se trabaja actualmente esta materia; se propone a los agentes las siguientes respuestas: escolares, tercera edad, indicar otros, o si se trabaja con varios a la vez.

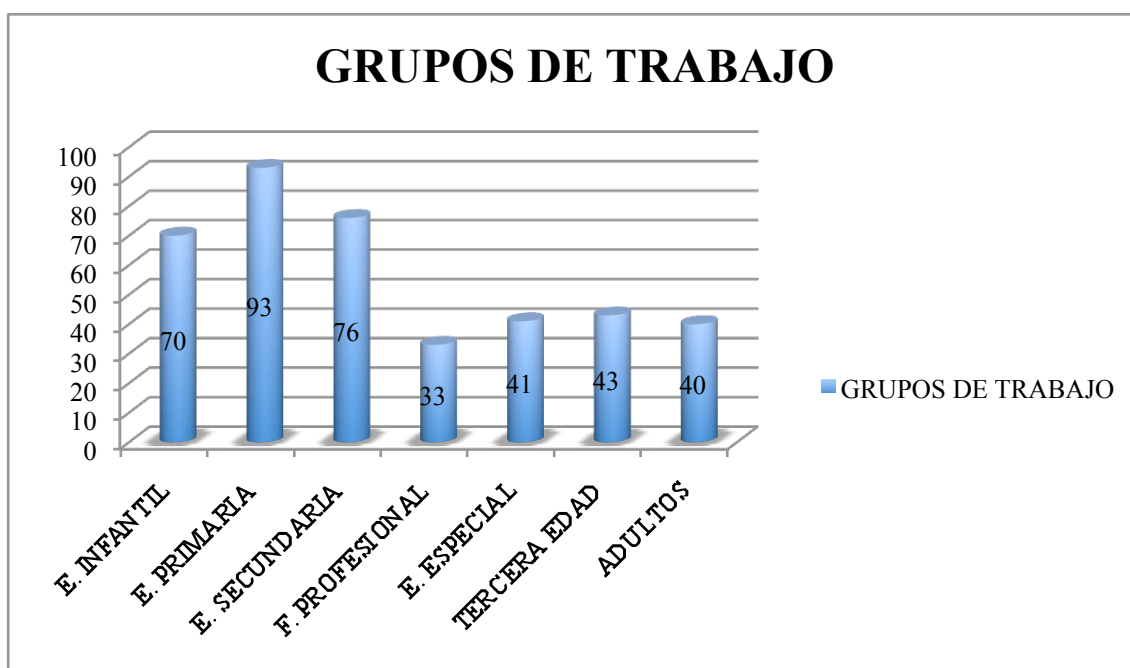


Claramente hay una sola de actuación: los escolares. Existe otro tipo de colectivos que son nombrados como educación especial, pero que también podríamos englobarlas en este mismo grupo. Sin embargo las personas mas mayores, que antes era un grupo de trabajo continuo, parece haber pasado a un segundo plano a favor de los escolares. En muy pocos casos se trabaja con varios colectivos a la vez y quien contesta así, lo hace refiriéndose a grupos de escolares y de educación especial.

En cualquier caso y desde la perspectiva que se quiera mirar es un trabajo muy sesgado reducido a un colectivo muy importante eso sí, pero debería ampliarse al trabajo ya no directamente activo con un grupo, sino con prensa y medios de comunicación (a la hora de presentar noticias de accidentes, por ejemplo), con asociaciones representativas de la ciudad

(asociaciones de vecinos, taxistas, autobuses... a efectos de llegar a crear una ciudad segura), universidad (diseños de programas y recursos), etc...

Visto ya que el trabajo con los escolares es lo que prima por encima de todo, vamos a ver ahora con qué edades es con las que se realiza este trabajo, si se llega a todos los niveles o solo es una educación dirigida a una etapa concreta. La respuesta con la que nos encontramos es la siguiente:

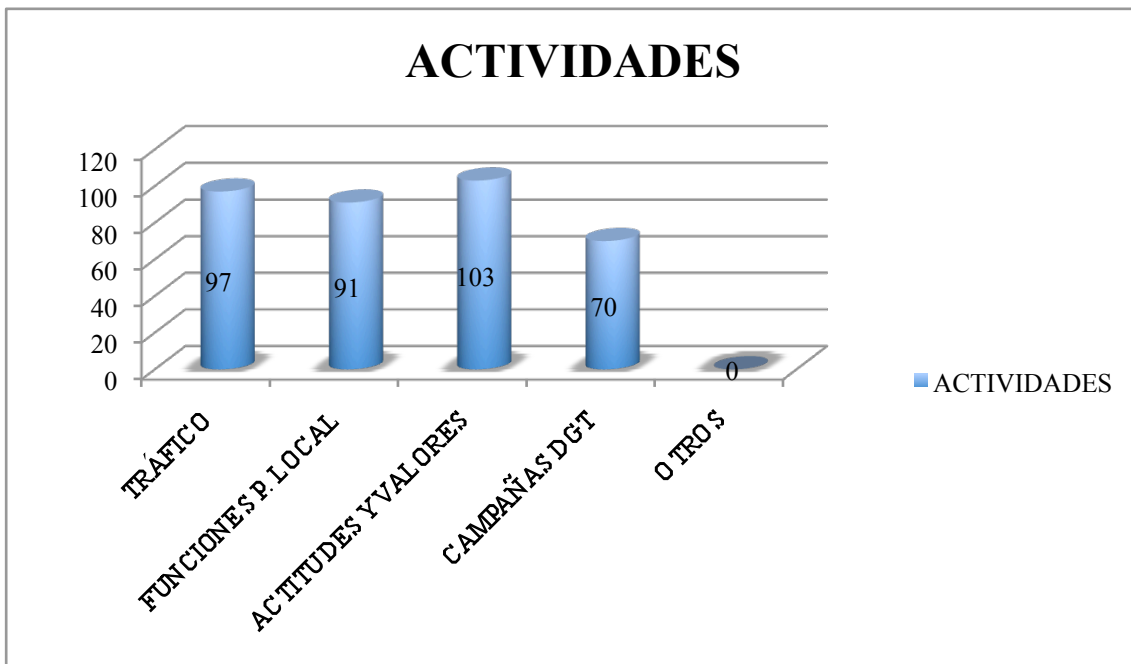


Parece ser que la educación primaria es donde se centran los esfuerzos de los diferentes programas desarrollados por la policía local, sin olvidar la educación infantil donde el trabajo es menor pero no inexistente, y la educación secundaria donde ya nos aparece el joven como conductor de bicicletas y es vital la formación al respecto. Saliendo de estos niveles, aparecen los otros colectivos de trabajo pero con menor intensidad, siendo la formación profesional en la que menos se trabaja por parte de las policías locales los temas de educación vial.

Esta respuesta, refuerza los resultados de la pregunta anterior en la que nos interesaba conocer los colectivos de trabajo. Los escolares en sus distintos niveles siguen en primera línea de juego, frente a otros ya fuera del ámbito educativo. La función de la Policía no es educativa, para eso está la escuela, pero si es una labor de apoyo bastante importante con la presencia de la misma en la escuela como agente social, donde su

experiencia y su práctica diaria ayuda a corregir determinados comportamientos y conductas reforzando la labor del docente. Por ello no es de extrañar que sea en la etapas iniciales de la formación de la persona donde mas importante sea su labor, y en esta línea de trabaja.

Una vez que ya sabemos con quien se desarrollan este tipo de tareas viales, interesa saber qué tipo de contenidos transmiten, si responden a una lógica estructurada, a un programa definido o por el contrario se imparte lo que a juicio del Policía sea mas importante. Para ello se les ofrece una serie de posibilidades a fin de puntuar según el grado de uso de cada una de ellas y se abre la pregunta a posibles respuestas no contempladas en el cuestionario.

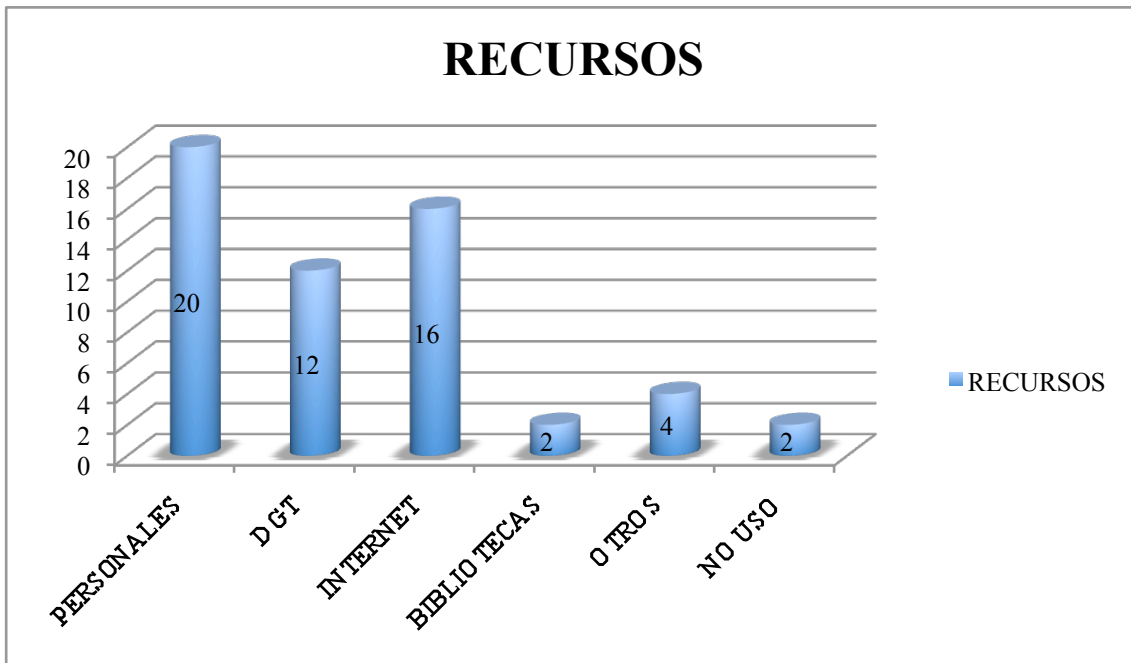


Dentro de las actividades que se realizan los enfoques de las mismas van orientados principalmente a despertar valores y actitudes frente al tráfico en los escolares, así como a la enseñanza de las principales normas que regulan el tráfico. La respuesta es agradable en tanto en cuanto y a pesar de trabajarse mucho las normas de circulación, el concepto de educación vial no se resume solamente a esta área, sino que los valores y las actitudes se encuentran presentes y con una puntuación alta igualmente,

en las actividades a desarrollar. De ello definimos que los agentes encargados de dirigir este tipo de acciones al menos tiene claro un concepto de educación vial global y no sesgado como suele ser en la mayoría de las ocasiones; por ejemplo, cuando se explican las señales de tráfico, no solo se quedan en el significado de las mismas sino que se trabaja la necesidad del respeto a las mismas, su sentido como veladoras de la convivencia vial, etc.

Igualmente existe un trabajo en torno a las campañas lanzadas en determinados momentos por la Dirección General de Tráfico, posiblemente a consecuencia de la coordinación existente entre las policías locales y este organismo, que a la vez es suministrador de recursos, programas e iniciativas; si decía antes que la educación vial es cosas de todos y el trabajo debe ser conjunto esta es una buena muestra de ello.

Tampoco debemos olvidar otro tema que facilita mucho la tarea de estos policías; es el suministro o la búsqueda de recursos para poder desarrollar brillantemente su tarea. Las fuentes mas utilizadas son las siguientes:



En la gráfica vienen recogidas todas las fuentes de las que los Agentes se nutren para desarrollar sus tareas viales. Como vemos la gran mayoría de los recursos son personales, es decir, son ellos mismos quienes se buscan las alternativas, los refuerzos, los apoyos... para hacer mas comprensivas sus explicaciones y mas atractivas sus actividades. Destaca

también el papel indudable que la Dirección General de Tráfico realiza en esta área, siendo de esta forma la segunda fuente de recursos mas recurrida por los policías. Y por supuesto internet, de donde seguramente se obtengan la mayoría de los recursos personales y hasta los de la DGT. Podemos concluir por tanto como es el propio policía quien a través de Internet, de la DGT o de su propia experiencia (de donde va generando recursos) la principal vía de obtención de recursos.

En un grado bastante distanciado de las opciones anteriores aparecen las bibliotecas, siendo solo visitadas para esta finalidad por 2 Policías; una fuente de recursos tan rica como es una biblioteca prácticamente en desuso.

Seguramente la cantidad de recursos que se pueden obtener a través de Internet, es una de las causas de ello. Finalizan 4 Agentes manifestando que también usan fuentes distintas a las anteriores.<sup>23</sup>

Si revisamos toda la información obtenida del apartado relacionado con las acciones formativas desarrolladas en materia de educación vial, podemos obtener las siguientes conclusiones:

- La gran mayoría de los policías que desarrollan este tipo de tareas lo hacen de forma muy esporádica, lo que ya nos indica el carácter puntual de este tipo de acciones y la carencia de un programa de educación vial perfectamente definido, por lo que los resultados de este tipo de experiencias debe generar resultados sesgados, incompletos, no muy positivos o al menos como deberían ser en las personas que tienen contacto con la policía. Igualmente queda claro, que para un acción tan puntual, tampoco es necesario tener una formación tan especializada como en un principio se presume.
- El colectivo de los escolares es el principal destinatario de este tipo de acciones educativas, trabajando de forma esporádica con los colectivos de mayores y otros.<sup>24</sup>
- A la hora de desarrollar este tipo de actividades el policía suele ejercer como ponente, es decir, es el mismo el que planifica la actividad) ante la inexistencia de un programa detallado y el mismo la imparte,

---

<sup>23</sup> dentro de las opciones que se proponen en el cuestionario, figuran los recursos personales, Internet, DGT y Bibliotecas como diferentes alternativas, dejando un apartado abierto con “Otros” para indicar si existe alguno mas utilizado diferente de los anteriores. La respuesta definida por los 4 Policías que optan igualmente por esta opción se refiere a los recursos facilitados por a Propia Policía, que seguramente no sean otros que los facilitados por la DGT.

<sup>24</sup> Otros de los colectivos con los que se trabaja de forma muy puntual son los Centros de Educación Especial.

- acompañado en muchas ocasiones por otro compañero que realiza las funciones de ayudante.
- Dentro del colectivo de escolares, el grupo al que mayor número de acciones se destina es el de educación primaria, sin olvidar tampoco la importancia que cobra la educación secundaria y la infantil. En cambio la educación vial aparece como la gran olvidada en la Formación Profesional.
  - Las actitudes y los valores frente al tráfico son los objetivos mas trabajados en este tipo de acciones desarrolladas por la policía, sin olvidar las tradicionales enseñanzas sobre las señales de circulación y el fenómeno del tráfico, así como las funciones que desempeñan las policías locales.
  - Los recursos utilizados por los policías para reforzar este tipo de acciones o para encontrar fuentes de donde obtener información para luego trabajar, son obtenidas personalmente por ellos, no facilitadas por su jefatura de servicio, siendo los recursos de la DGT y los propios encontrados por Internet los que mas se suelen utilizar. Destaca igualmente el escaso uso que se hace de las bibliotecas como fuente de ideas y recursos para este tipo de acciones.

### **3.3.3.4 Necesidades formativas detectadas en materia de Educación Vial.**

Con la finalidad de confirmar definitivamente la hipótesis sobre la inexistente formación de los policías locales de nuestra Comunidad en materia de educación vial, la propia percepción de los mismos creo que es una de las opiniones mas importantes y que no debemos obviar; por ello en esta última parte del cuestionario va relacionada directamente con la percepción de la situación personal de estos policías.

La primera pregunta formulada es clara, y es dirigida a evaluar como considera el mismo la formación que tiene para poder desarrollar este tipo de acciones; evidentemente la sinceridad en este tipo de respuesta es clave para poder hacernos una idea clara de la situación actual. Si bien, es cierto que se trata solo de contrastar las repuestas ofrecidas en las anteriores cuestiones planteadas de las que se pueden sacar ya bastantes conclusiones al efecto. Pero es necesario que sean ellos ya de forma directa quienes manifiesten su sentir, su visión de la realidad y obtengamos de primera

mano respuesta a cuales son sus principales problemas y la manera de entender la educación vial y su trabajo en esta área.

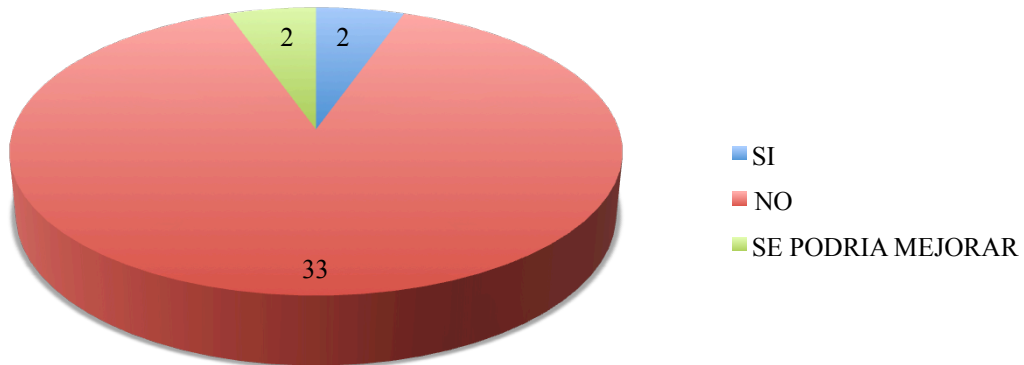


Pues bien, la gran mayoría considera que su formación es regular, lo cual ya determina una falta de la misma en esta materia; recordemos que en una de las cuestiones abordadas anteriormente ellos se consideraban como responsables de su propia formación; por ello ese carácter de regular es atribuible a su interés, a su trabajo y su búsqueda de recursos con los cuales poder desarrollar su tarea con la máxima satisfacción y conseguir el éxito deseado.

Igualmente un número elevado considera que su formación es escasa o simplemente les vale para salir del paso. Solo cuatro de ellos consideran que su formación es buena en esta materia.

Pero ¿de quien depende que el nivel de formación de los Agentes sea el adecuado para el desempeño de sus funciones?. La respuesta es clara: de la administración autonómica que es quien estipula y marca las líneas directrices de la formación inicial de los agentes en el periodo de la academia. Por ello la siguiente cuestión va dirigida en esta línea con el ánimo de reforzar nuestra hipótesis; se pregunta a los policías sobre si la administración presenta un grado real de interés por esta materia y en deriva si es así, sobre su formación, para que luego los resultados en materia de educación vial sean lo mejores posible. Las respuestas recogidas son las siguientes:

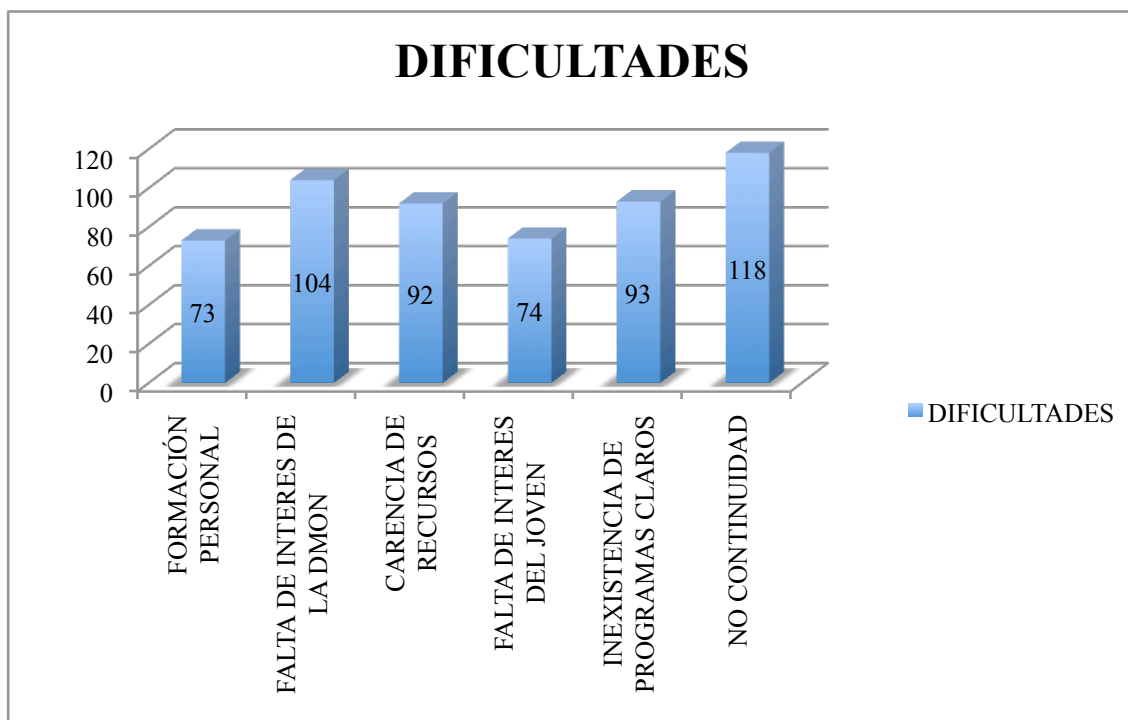
## INTERES DE LA ADMINISTRACIÓN



Como era de esperar por los resultados obtenidos en otras cuestiones, los agentes de la Comunidad de Castilla y León opinan que el interés de la administración para que su formación sea lo mas completa posible y por ello la educación vial sea tomada en cuenta como merece, es casi inexistente; solo dos Agentes del total de los encuestados opina que existe un interés y otros dos que se puede mejorar (tampoco estando satisfechos por tanto)

Si un número tan reducido de ellos considera buena su formación y tan elevado como escasa o regular en el mejor de los casos, se les plantea la cuestión referente a donde encuentran por tanto las principales dificultades para haber manifestado esas respuestas y así poder en un futuro abordar esas carencias y tratar de cambiar los resultados de esta cuestión.





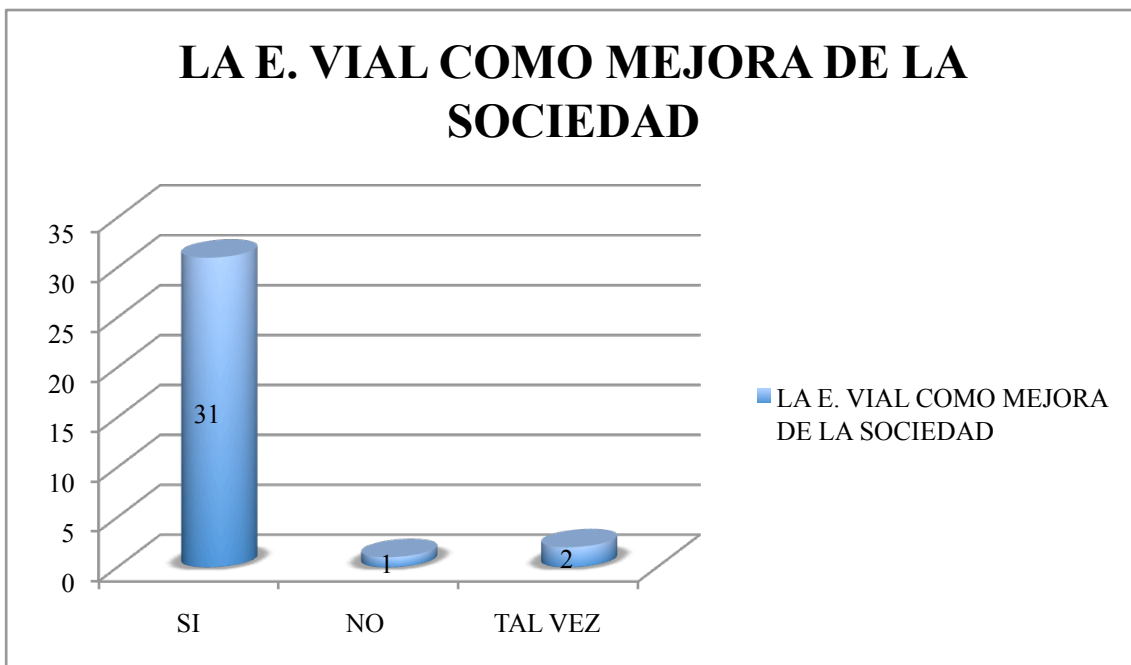
Como podemos ver, las dificultades que encuentran los policías no provienen solo de un sentido sino que es un cúmulo de circunstancias las que hacen que su tarea se vea amenazada no consiguiendo los objetivos propuestos. Destaca por encima de todo esa falta de continuidad de la que hablábamos anteriormente y que aquí vuelve a aparecer, ese carácter esporádico con el que el policía realiza este tipo de tareas a lo largo del tiempo. La inexistencia de programas claros y definidos también dificulta esta labor; si no hay un rumbo claro, un carácter temporal definido y unos objetivos concreto a cumplir, qué hacemos y para qué lo hacemos.

En cambio la formación personal aparece también como un problema a tener en cuenta, al mismo nivel que el desinterés por la materia por parte del destinatario (dato curioso, que nos debe hacer recapacitar por que se produce este hecho). En segundo lugar y también con bastante fuerza destaca la falta de interés de la administración por esta materia.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> En esta falta de interés de la administración se quiere hacer referencia a la inexistencia de un proceso formativo para los Agentes, la falta de potenciación de actividades en esta materia, de una programación definida... todo ello en el ámbito de la Administración Local que es donde este tipo de Policías lleva a cabo su labor diaria.

La falta de recursos igualmente sigue siendo un elemento que turba esta tarea, si bien no por la falta de los mismos; como veíamos anteriormente hay muchísimos desde diferentes orígenes, DGT, Internet... sino mas bien por falta de habilidad a la hora de encontrarlos o recurrir a los lugares adecuados al efecto.

Para finalizar este apartado, una pregunta clave y es sobre su sentir respecto a esta materia, sobre su creencia acerca de si la educación vial es una posible solución o al menos un elemento mas, que contribuiría en la mejora de la Sociedad. La respuesta es la siguiente.



Como no podía ser de otra manera, todo profesional que se dedique a esta materia debe creer en aquello a lo que se dedica y máxime en una profesión como ésta, donde la profesionalidad es vital para el correcto ejercicio de la misma. Prácticamente la totalidad de los encuestados afirma que es posible contribuir a la mejora de la sociedad a través de esta tarea. Solo dos de ellos lo plantean como posible y uno no cree en la E. Vial como contribución a una Sociedad mejor. En cualquier caso, la respuesta es la esperada, analizando todos los datos: falta de formación , dificultades varias a la hora del desarrollo de estas tareas, recursos personales, falta de continuidad, falta de apoyo por parte de la Administración... pero resultados positivos siendo una de las actuaciones mas demandadas por los centros de escolares. Para que esto sea así con el contexto hostil en que se

desarrolla esta tarea está claro que la función del agente es ejemplar y de él depende el éxito de estas actividades; solo hay una forma de conseguirlo y es cuando se cree en lo que se está haciendo y realmente con los resultados que vemos en la gráfica anterior podemos darnos cuenta de que esto es así.

Por tanto como conclusiones de este apartado podemos afirmar que:

- Los Policías consideran su formación en materia de Educación Vial regular o escasa.
- Que las dificultades que se encuentran a la hora de desarrollar estas acciones se deben no solo a un factor sino a un conjunto de varios como: el carácter esporádico de las actividades, la falta de interés de la administración, la falta de recursos o de encontrar los mismos...
- Mayoritariamente consideran la educación vial como una herramienta para mejorar la sociedad en que vivimos, como cuna de actitudes y valores que ayudarán a la mejora del fenómeno circulatorio.

### **3.4 COMPARACIÓN CON LA FORMACION RECIBIDA EN LA POLICÍA DE MADRID.**

Podemos pensar que la formación de los policías locales no es la correcta o hasta inexistente en Castilla y León, pero hasta que no lo comparemos con otra Comunidad, veamos lo que se hace en ella, cómo trabajan sus agentes, qué problemas tienen... no podemos saber si estamos en una Comunidad Autónoma con carencias o por el contrario se sigue la

misma forma de actuar en todas las comunidades y los problemas son realmente los mismos con independencia de la Comunidad que tratemos.

Realizaremos esta comparación con la Policía Municipal de Madrid. Es una Policía perteneciente a una Comunidad fronteriza con la nuestra, muy cercana y donde también se realiza trabajo en materia de Educación Vial.

El sistema de estudio a seguir será el mismo que se utilizó anteriormente al estudiar la Policía de Castilla y León. Presentaremos el plan de estudios de formación de sus agentes para ver si en algún capítulo del mismo se hace referencia a estos estudios, y posteriormente

estudiaremos los resultados del cuestionario que se cumplimentó por diversos miembros de esta plantilla y que es el mismo que se envió a la diversas plantillas de policía de Castilla y León, a fin de comparar los resultados obtenidos antes las mismas cuestiones. Ello nos dejará una idea clara del nivel en que se encuentran las policías locales de nuestra Comunidad.

### *PLAN DE ESTUDIOS DE LAS POLICIAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID*

Para poder acceder a los Cuerpos de las diferentes policías locales de la Comunidad Autónoma de Madrid, es preceptivo aprobar una oposición de semejantes características a la que rigen en Castilla y León<sup>26</sup>. Esta compuesta por:

- Pruebas físicas.
- Pruebas psicotécnicas.
- Prueba de conocimientos
- Reconocimiento médico.

Aquellos que logren superar esta primera fase deberán superar un curso selectivo de formación en la Academia de Formación de Policía Local de Madrid<sup>27</sup>. Al igual que en Castilla y León este curso formativo tendrá una duración no inferior a seis meses; finalizado el proceso de formación el nuevo agente en prácticas deberá desarrollar una fase práctica de tres meses a desarrollar ya en la propia plantilla donde va a trabajar y realizando las funciones propias que desarrollará ya como policía con su plaza en propiedad cuando finalice su periodo de prácticas.

Como podemos ver, en esencia es un proceso idéntico al que se desarrolla en Castilla y León, si bien las únicas diferencias que existen se encuentran en el temario que compone la fase de oposición; es mas extenso en Castilla y León que en Madrid.

Pero ya centrándonos en el curso selectivo de formación, veamos que

---

<sup>26</sup> El proceso selectivo debe realizarse de acuerdo a lo recogido en al Ley de Coordinación de Policías Locales de la Comunidad de Madrid, Ley 4/1992 de 18 de Julio

<sup>27</sup> Este curso se encuentra regulado en el reglamento de 22 de Mayo de 2002, por el que se desarrollan las funciones y organización de la Academia de la Policía Municipal de Madrid

contenidos son los que conforman el mismo y por tanto que supone la formación inicial de un agente. Estos contenidos aparecen definidos en el Reglamento de la Academia de la Policía de Madrid aprobado el 22 de Mayo de 2002, el cual tiene por objeto regular la organización y funcionamiento de la Academia de Policía Municipal de Madrid y será de aplicación al personal adscrito a la misma, profesores y alumnos, así como a la actividad docente que desarrolle en relación con otros Órganos e instituciones, conforme a los acuerdos y convenios firmados al efecto. Este nuevo reglamento sustituye al de 30 de Noviembre de 1990 que era hasta la fecha de entrada en vigor de este nuevo reglamento quien regulaba el proceso de formación de los nuevos Agentes

La planificación y desarrollo de la enseñanza se estructura mediante la configuración de áreas, que agrupan materias afines, definidas en razón a objetivos docentes comunes, teniendo lugar la adscripción del profesorado en torno a ellas y siendo la base dedonde se derivan la totalidad de las actividades académicas.

En total son 5 áreas de enseñanza definidas de la siguiente manera.

Denominación de las Áreas:<sup>28</sup>

- Área I: Operatividad Policial.
- Área II: Gestión Municipal.
- Área III: Tráfico.
- Área IV: Jurídica.
- Área V: Psicosocial.

Objetivos del Área I.(Operatividad Policial)<sup>29</sup>

El Área de Operatividad Policial tendrá como objetivo general el desarrollar todos los aspectos prácticos relacionados con el servicio y abarca básicamente:

a) Operatividad física del individuo.

---

<sup>28</sup> Artículo 33 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

<sup>29</sup> Artículo 34 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

- b) Operatividad de los medios materiales.
- c) Operatividad de la propia actuación policial.

#### Objetivos del Área II. (Gestión Municipal)<sup>30</sup>

El Área de Gestión Municipal tendrá como objetivo general el proporcionar los conocimientos teórico-prácticos referentes al Municipio y a la Administración Municipal, sus relaciones con la Autonómica y la Central, ámbitos de actuación y competencias, abarcando los siguientes aspectos:

- a) Conocimiento del Municipio y de su organización, así como de su normativa.
- b) Conocimiento del Cuerpo de Policía Municipal, de sus actividades y de las normas que lo regulan.
- c) Conocimiento de los servicios y actuaciones a realizar por la Policía Municipal, así como de la documentación que la misma genere.
- d) Conocimiento de las organizaciones e instituciones con las que la Policía Municipal coordina su actividad en la realización de sus servicios.

#### Objetivos del Área III.(Tráfico)<sup>31</sup>

En este apartado es donde debe figurar los relacionado con la Educación Vial; se señala como objetivo de esta área, proporcionar todos los conocimientos teórico-prácticos imprescindibles para la realización de la competencia en materia de tráfico asignada a la Policía Municipal, comprendiendo dos vertientes diferenciadas:

- a) Conocimiento y manejo de técnicas de tráfico y seguridad vial que permitan el análisis y resolución de las situaciones. (Aquí es donde se recogen los contenidos que se van a desarrollar en E. Vial).
- b) Conocimiento y aplicación de la legislación en materia de seguridad vial. Sería lo referente a corrección de infracciones en materia de tráfico.

---

<sup>30</sup> Artículo 35 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

<sup>31</sup> Artículo 36 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

#### Objetivos del Área IV.(Jurídica)<sup>32</sup>

El Área Jurídica tendrá como objetivo el dotar a los miembros de la Policía Municipal de los instrumentos jurídicos-legislativos necesarios, tanto para el conocimiento de todas sus funciones, como para el desarrollo de las mismas. Abarcará los siguientes aspectos:

- a) Conocimiento de la Constitución y demás legislación vigente que afecte a la función policial.
- b) Conocimiento de las diferentes ramas jurídicas que incidan en la función policial.
- c) Adquisición de valores y actitudes que conforman la ética profesional.

#### Objetivos del Área V.(Psicosocial)<sup>33</sup>

El objetivo del Área Psicosocial se encamina a capacitar a los miembros de Policía Municipal en el análisis y conocimiento del entorno en donde desempeñan su función y su aplicación práctica. Abarca los siguientes aspectos:

- a) Conocimiento del medio social y los problemas que en él existen.
- b) Adquisición de habilidades sociales profesionales.
- c) Desarrollo de actitudes empáticas que posibiliten a los miembros del Cuerpo sus relaciones con el ciudadano.

Debemos destacar igualmente el Capítulo II (de los Cursos), donde en su artículo 40 señala como objetivo prioritario de este cursos de formación:

- Capacitar a los funcionarios en prácticas para el correcto desempeño de las funciones que a la Policía Municipal le encomienda la legislación vigente.

De este enunciado queda claramente el carácter global que debe tener este curso y al amplitud de todas sus áreas a fin de conseguir una formación

---

<sup>32</sup> Artículo 37 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

<sup>33</sup> Artículo 38 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

integral del Policía.

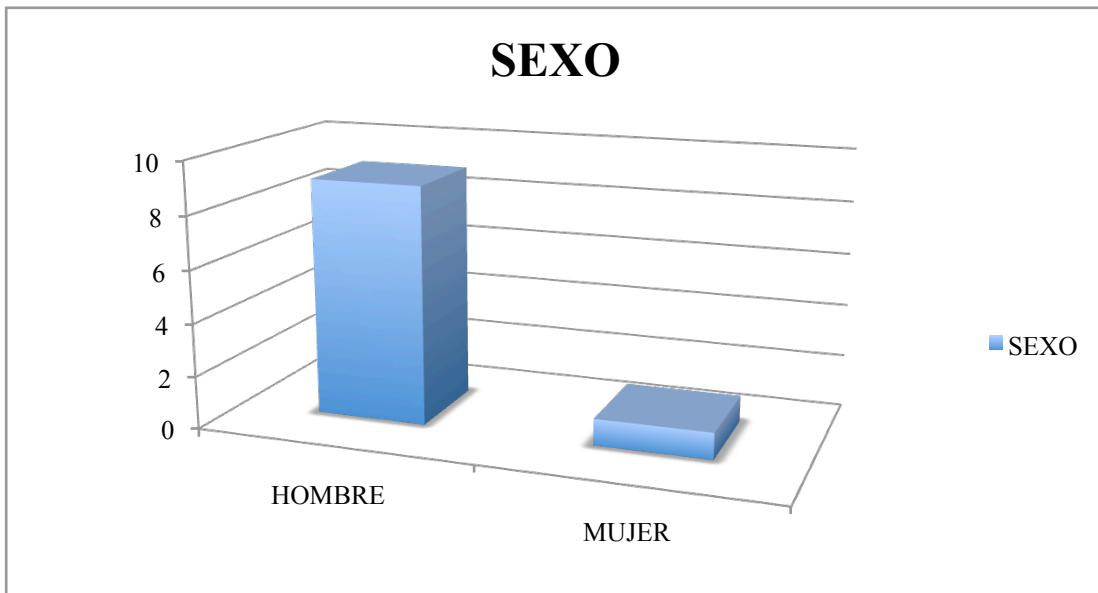
### **3.4.1 Resultados de los cuestionarios.**

A la hora de entregar los cuestionarios y como se hizo anteriormente buscamos a aquellos Agentes que se dediquen a las actividades en materia de educación vial; la primera diferencia respecto a lo que encontraba en Castilla y León es bastante clara y relevante. En lo que en la anterior Comunidad aparecían un grupo de agentes entre 2 y 8 de cada Provincia destinados a este tipo de tareas de forma genérica que se encargaban de realizar este tipo de actividades de forma esporádica cuando era necesario, en Madrid nos encontramos con un grupo destinado específicamente a este tipo de actividades de forma exclusiva. Caso 100 Agentes realizan a diario este tipo de labores por diferentes centros en respuesta a una programación generada por la propia policía en unión con el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad. Este hecho ya marca una diferencia importante respecto a Castilla y León, grupo exclusivo con programación clara y definida. El carácter esporádico y la falta de una programación clara y continuada en el tiempo, eran dos de los puntos que los agentes de Castilla y León apuntaban como inconvenientes a la hora de cumplir sus funciones en esta materia. Como vemos en Madrid este hecho esta subsanado se esta manera. No debemos dejarnos llevar por las cifras del número de policías destinados a este grupo en Madrid ya que la plantilla de esta policía madrileña es muy superior en número a todas las de la Castilla y León; debemos quedarnos con el dato de su organización, de su funcionamiento, que evidentemente es aplicable a cualquier plantilla con los efectivos que disponga en mayor o menor número.

El resto de los resultados de los cuestionarios que fueron contestados por 10 Policías dedicados a educación vial fueron los siguientes en cada una de las áreas anteriormente definidas ya en Castilla y León.

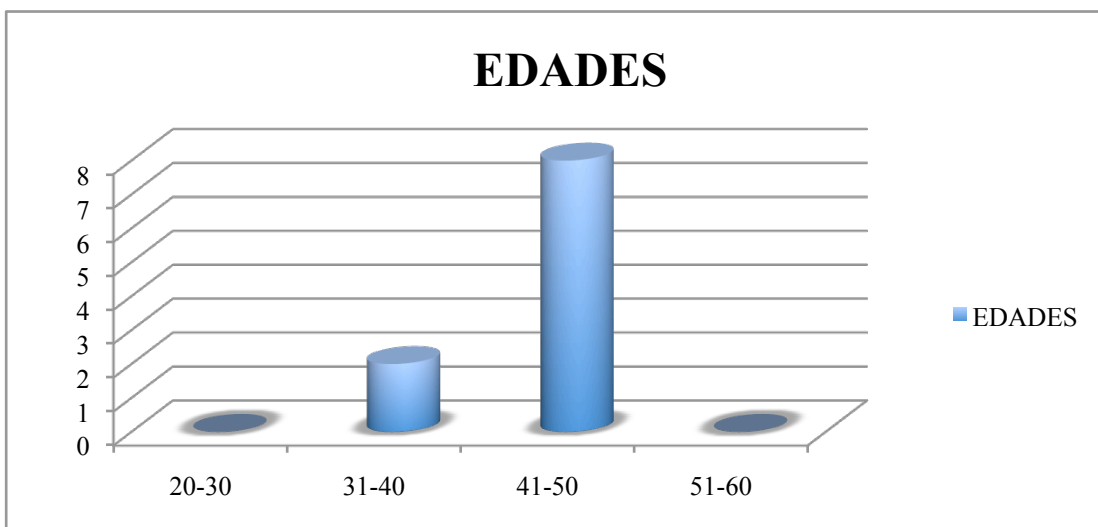
### **3.4.2. Datos Generales.**



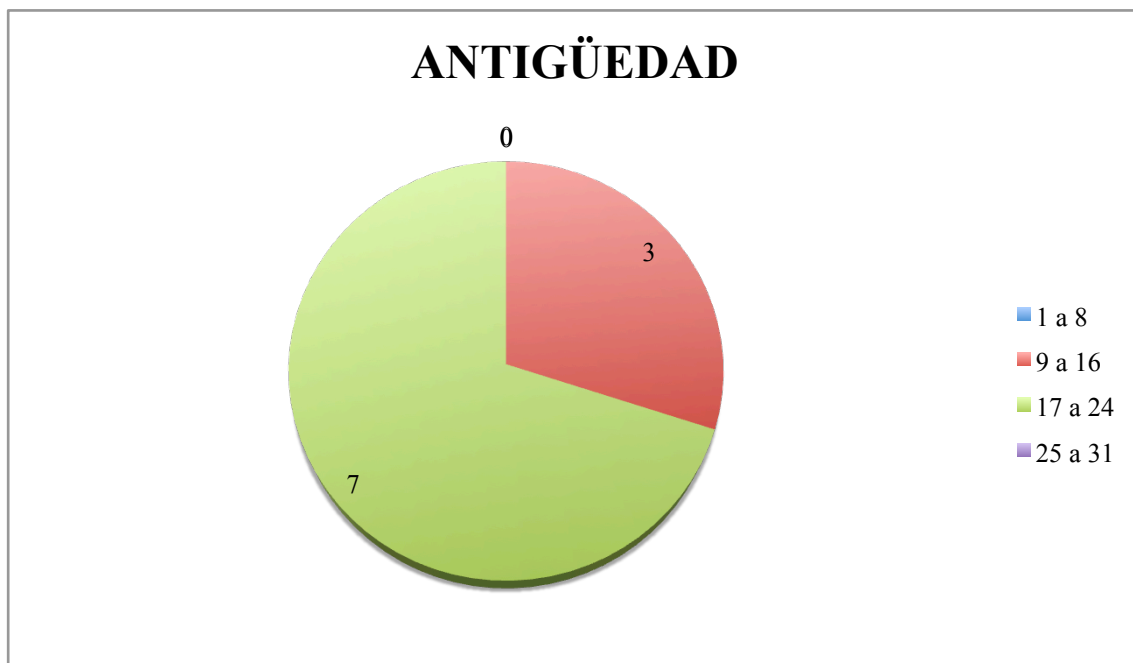


Curiosamente podemos apreciar como sucede igual que en Castilla y León; la mayoría de los policías que se dedican a este tipo de tareas son hombres; quizá las razones sean las mismas, por motivos de organización y de destino o porque en proporción el número de hombres es mas elevado en la plantilla madrileña.

En relación a las edades, en Castilla y León veíamos como a este tipo de tareas se dedicaban personas de edades comprendidas entre los 40-50 años mayoritariamente; los resultados obtenidos de la muestra recogida de la plantilla madrileña son los siguientes:

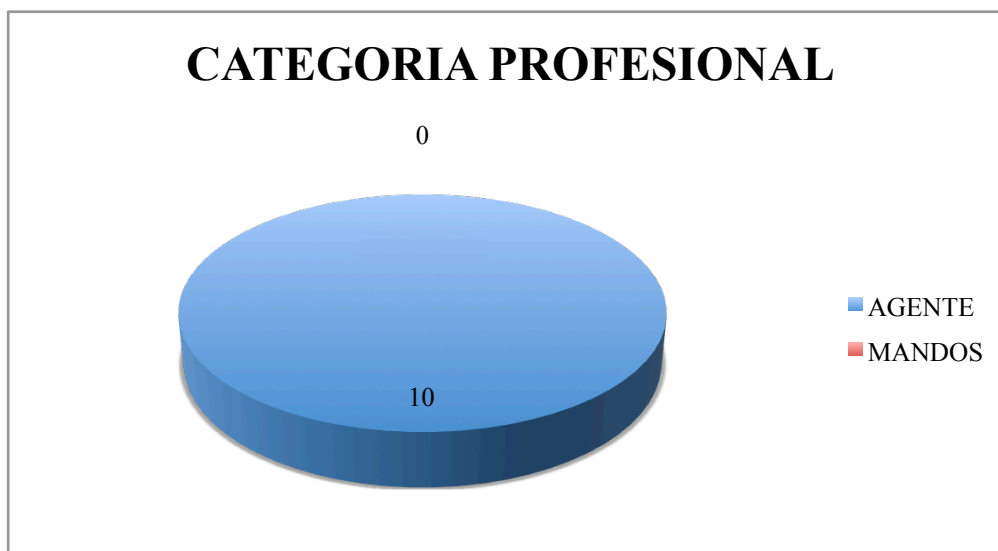


Igualmente los resultados son muy similares a los anteriormente obtenidos con la muestra de Castilla y León, siendo la edad comprendida entre los 41 a 50 años la que con mayor frecuencia aparece. Es decir los policías en principio con mayor bagaje profesional serían los que se encargasen de la educación vial en su plantilla. En Castilla y León veíamos como también eran personas experimentadas y con una antigüedad en el cuerpo policial importante (entre 9 y 16 años). En el caso de Madrid la antigüedad es la siguiente:

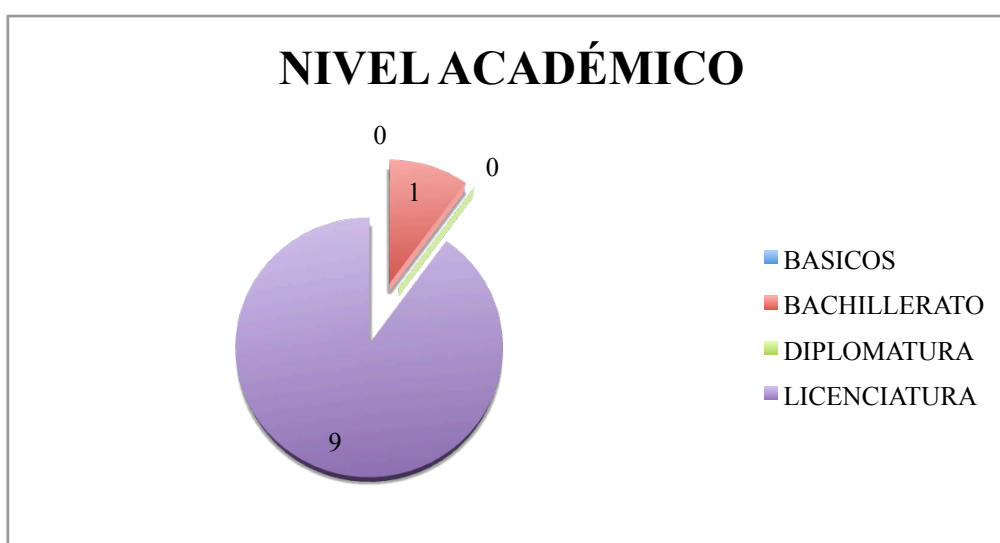


Una antigüedad comprendida entre los 17 y 24 años es la que tienen los agentes encuestados, lo cual demuestra una vez más y en otra Comunidad diferente, que ciertamente la educación vial corre a cargo de los agentes con mayor edad y con mayor antigüedad en el cuerpo. Con una antigüedad de 17 años de experiencia ya son personas que conocen además los cambios que han ido implantándose en lo referente a temas de educación vial y conocen diferentes épocas y enfoques, por lo que podemos decir que son personas que tienen las cosas bastante claras respecto a esta materia.

En relación a su categoría profesional los resultados nos muestran como en su totalidad son policías de base, lo cual presenta una forma de trabajo muy similar a la de nuestra Comunidad, donde los Agentes son los que desarrollan las actividades y serían las escalas superiores quienes se encargan de su planificación y elaboración de proyectos.



Por último y a fin de poder comparar el perfil del Policía que ejerce este tipo de tareas, nos quedaría conocer el nivel académico de cada uno de los actores. Los resultados son los siguientes:



Se sigue la misma tónica que en Castilla y León; es grato ver como los agentes destinados a este tipo de tareas educativas tiene un nivel académico bastante considerable.

En resumen, personal con una experiencia personal y profesional importante apoyada en una sólida formación académica, implica necesariamente unas actividades provechosas y un éxito en los resultados casi asegurado.

A modo de conclusiones en este primer apartado, podemos afirmar que los perfiles de los Agentes destinados a las tareas de Educación Vial son muy parecidos en las dos Comunidades; si existe alguna diferencia lo será en otro aspecto, pero el tipo de persona como hemos podido ver es muy semejante en ambos lugares.

### **3.4.3. Formación en materia de Educación Vial.**

Es en la Comunidad de Castilla y León donde veíamos como la formación que se ofrecía en el periodo de academia era inexistente, según manifestaban los encuestados. Este es el objeto de estudio; demostrar como la formación es inexistente en esta Comunidad, a pesar de que luego estas funciones se consideren como las mas valoradas por los colectivos con los que trabajan las policías locales.

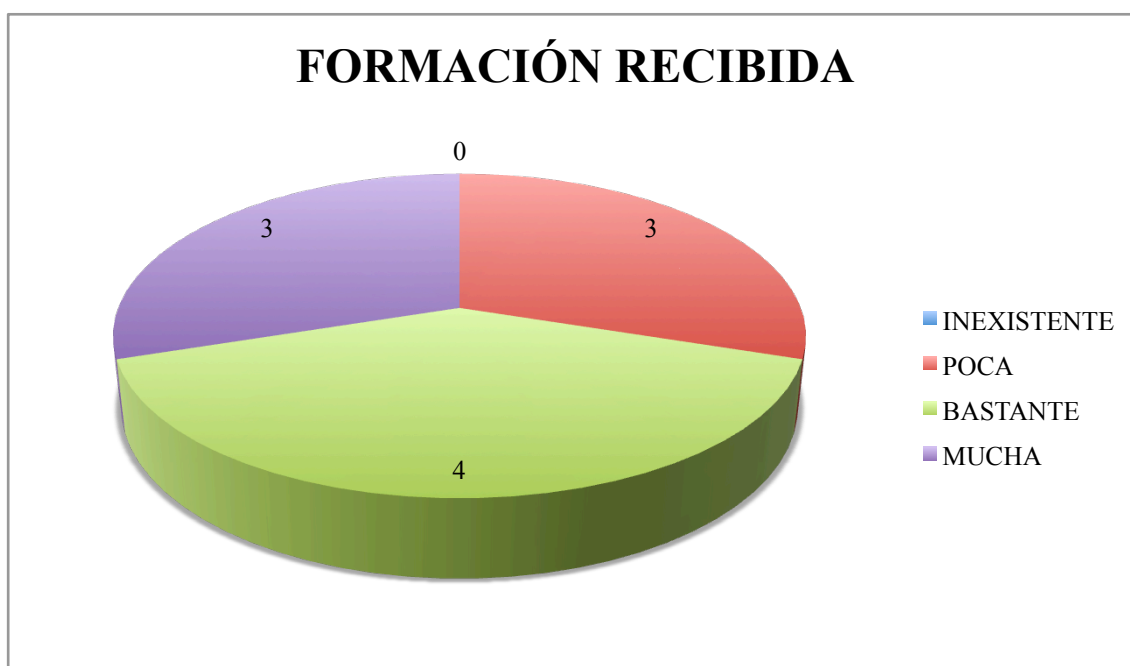
Seguimos el mismo procedimiento de estudio en Madrid. En principio como señala como objetivo dentro del área de tráfico: (“proporcionar todos los conocimientos teórico-prácticos imprescindibles para la realización de la competencia en materia de tráfico y seguridad vial asignada a la Policía Municipal”),<sup>34</sup> la formación si debería existir en este caso tanto a nivel teórico como práctico. No obstante y al igual que hicimos anteriormente nos acercaremos a la opinión personal de los agentes, a fin de conocer su sensación sobre esta formación recibida y si posteriormente es de aplicación para su labor profesional. Igualmente nos interesa conocer el contenido sobre el que versa esa formación que reciben (en caso de ser así) y si el nivel formativo que presentan estas personas es solo fruto de la

---

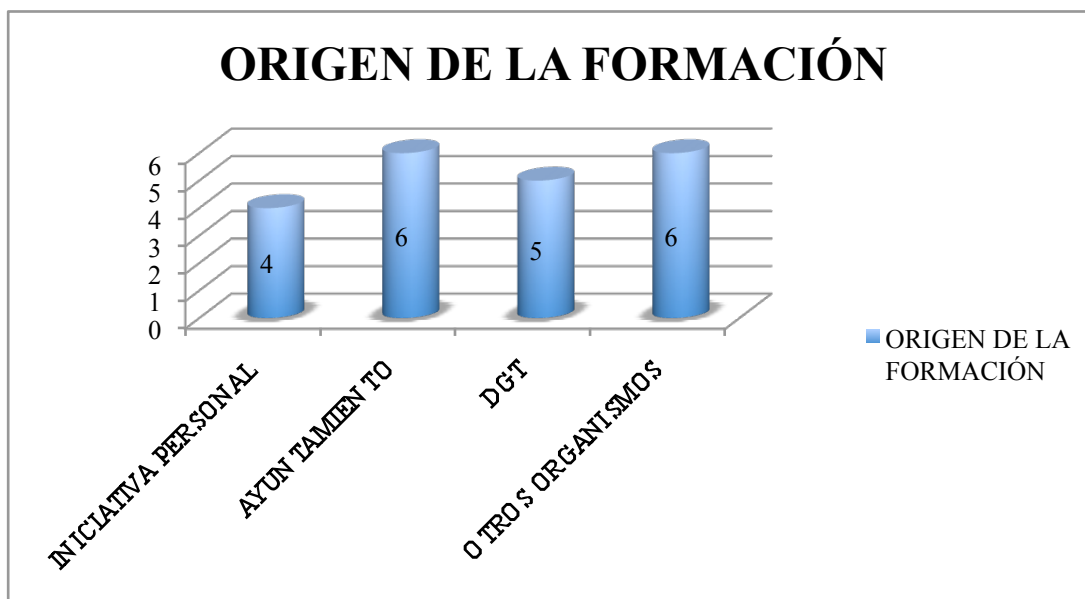
<sup>34</sup> Artículo 36 del reglamento de 22 de mayo de 2002 que regula la Academia de la Policía Municipal de Madrid

formación recibida por parte de la administración, o en cambio ellos son los que buscan posteriormente su camino de aprendizaje. Es necesario conocer la implicación que tiene la administración en esta comunidad en la formación de los agentes.

Preguntados por estas cuestiones los resultados obtenidos fueron los siguientes.



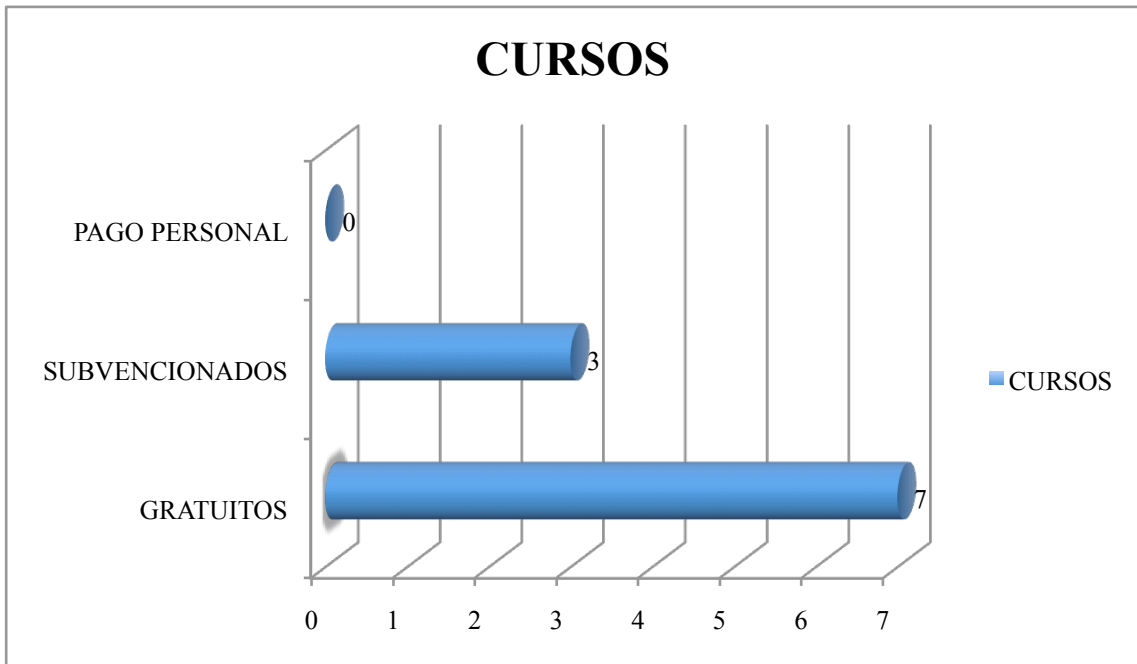
Gratamente nos sorprende comprobar como ningún agente de los encuestados manifiesta que no ha recibido formación en su proceso de academia. Las respuestas son pocas, y la mayoría de ellos estima que ha recibido bastante o mucha formación. Este resultados no es el mismo que obteníamos cuando preguntábamos a los agentes de Castilla y León quienes manifestaban que su formación era inexistente en el curso selectivo de formación. Por tanto nos encontramos ante otro proceso formativo totalmente diferente donde al menos se forma a los agentes en aquellas áreas en las que posteriormente deben desarrollar su trabajo.



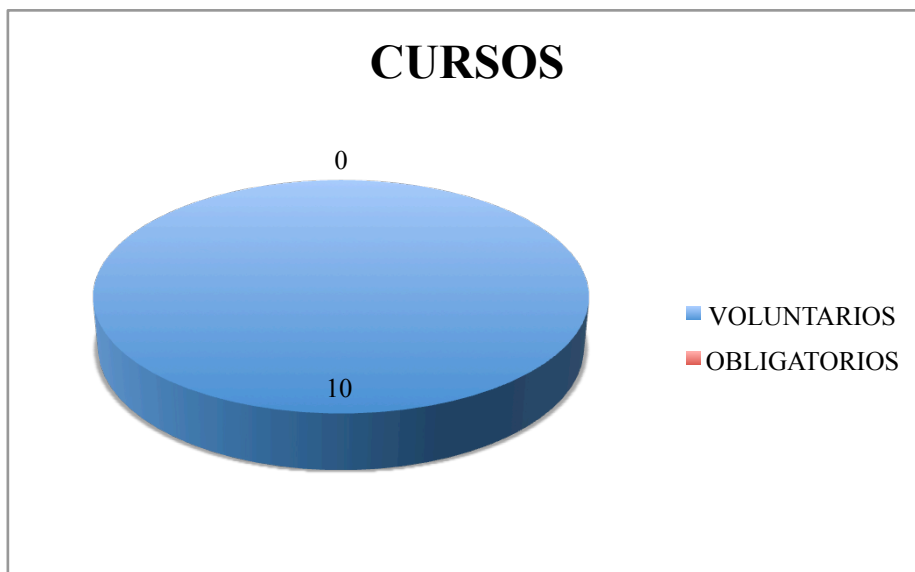
La respuesta nos indica dos aspectos muy claros:

- Por una lado que el proceso formativo de un agente no es solo tarea personal del mismo o de la administración, sino que en su formación intervienen varios de los organismos que tienen actuaciones en materia vial; la educación vial es cosa de todos, efectivamente, pues como vemos la formación también lo es. De esta forma se consigue que los agentes en el desarrollo de sus programas no tengan ningún tipo de dificultad en poder seguir criterios de la administración o de la DGT, ya que la formación ha sido impartida por ellos en unión con el resto de organismos.
- Que existe un interés y una preocupación en que la formación de los policías en esta materia sea lo mas exquisita posible a fin de conseguir grandes resultados posteriormente. Existe un proyecto común y unos objetivos definidos.

Sobre el carácter de los cursos (gratuitos, subvencionados o pagados personalmente) los resultados de los agentes de Castilla y León nos indicaban como la mayoría de los cursos que realizaban eran gratuitos o pagados personalmente; los cursos subvencionados se daban en raras ocasiones. En el caso de Madrid, los resultados obtenidos respecto de esta última cuestión han sido los siguientes:

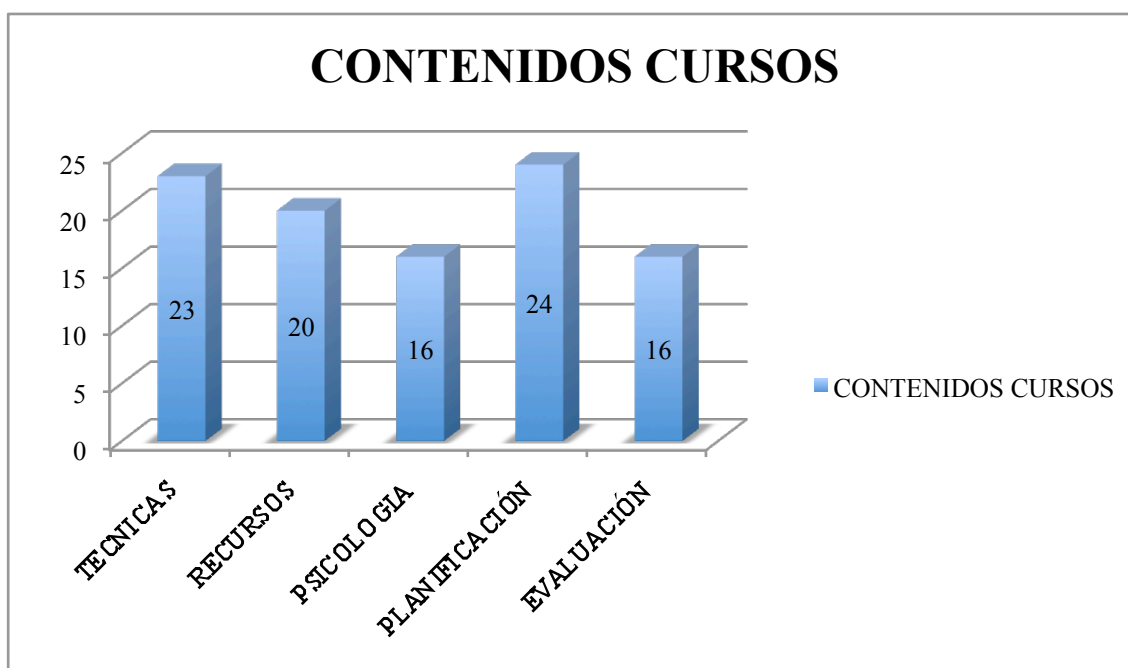


Podemos ver como los cursos que se realizan son mayoritariamente gratuitos y algunos subvencionados. Lo que destaca en positivo, es que los Agentes no deben pagar todo el contenido de los cursos de sus propios recursos económicos, lo cual ya es una motivación para realizarlos. Para poder conseguir esto, es evidente que existe una oferta de cursos bastante amplia, cosa que no ocurría en nuestra Comunidad, donde los Policías debían buscarse su propia formación en diferentes entidades, corriendo con la totalidad de los costes en la mayoría de los casos.



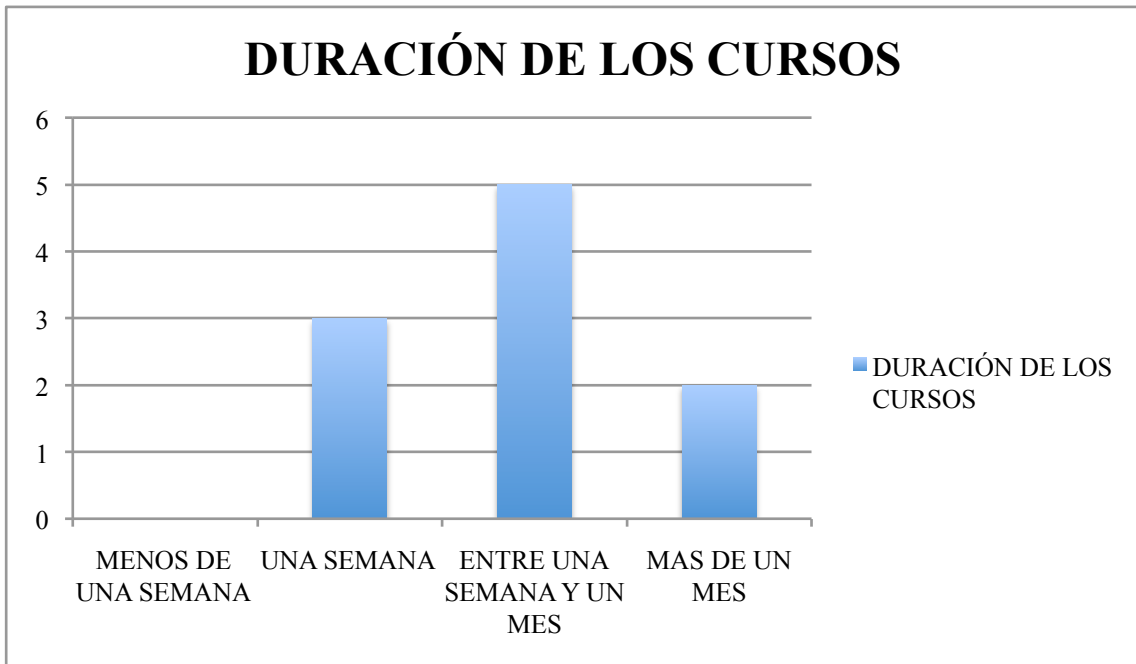
En referencia a la obligatoriedad de la realización de los cursos obtenemos los mismos resultados, la realización es voluntaria para todo el mundo.

Los cursos mas realizados son los que versan sobre las siguientes materias que a continuación de forma gráfica se presentan:



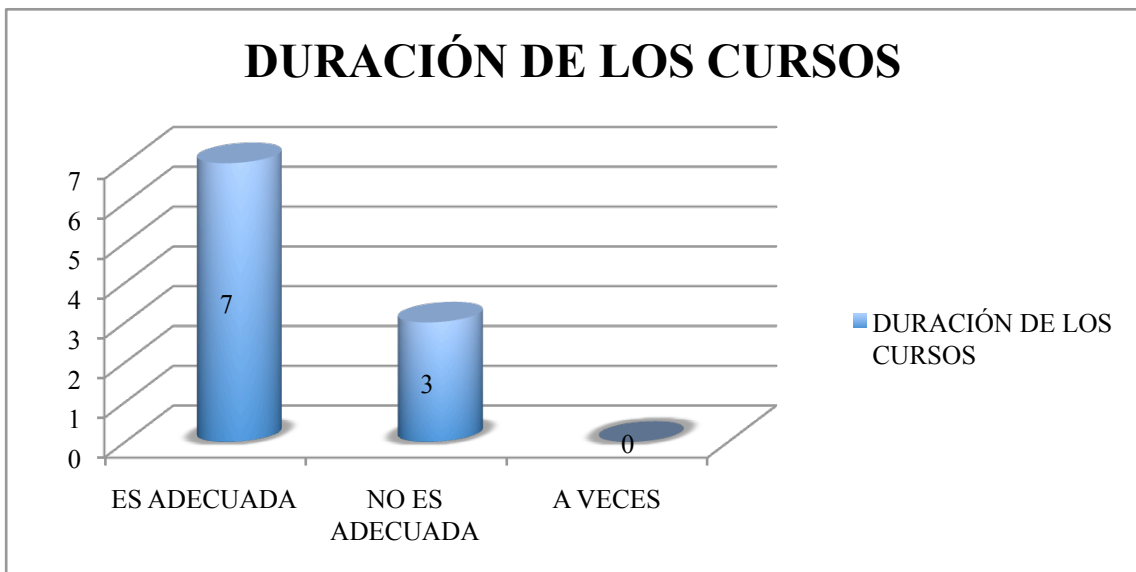
Las áreas de formación están bastante repartidas, siendo igualmente la de “Planificación” una de las mas demandada al igual que pasaba antes; ello puede deberse a que como todos son policías y no mandos, no realizan las funciones de planificación y son las mas desconocidas. En cualquier caso la respuesta es bastante homogénea destacando que la evaluación sigue siendo la gran desconocida de los cursos.





En relación a la duración de los cursos voluntarios que realizan los agentes, observamos como la duración de los mismos es igual que en Castilla y León generalmente; como nota característica destaca que no se suelen realizar cursos inferiores a la semana, hecho que en Castilla y León si se producía.

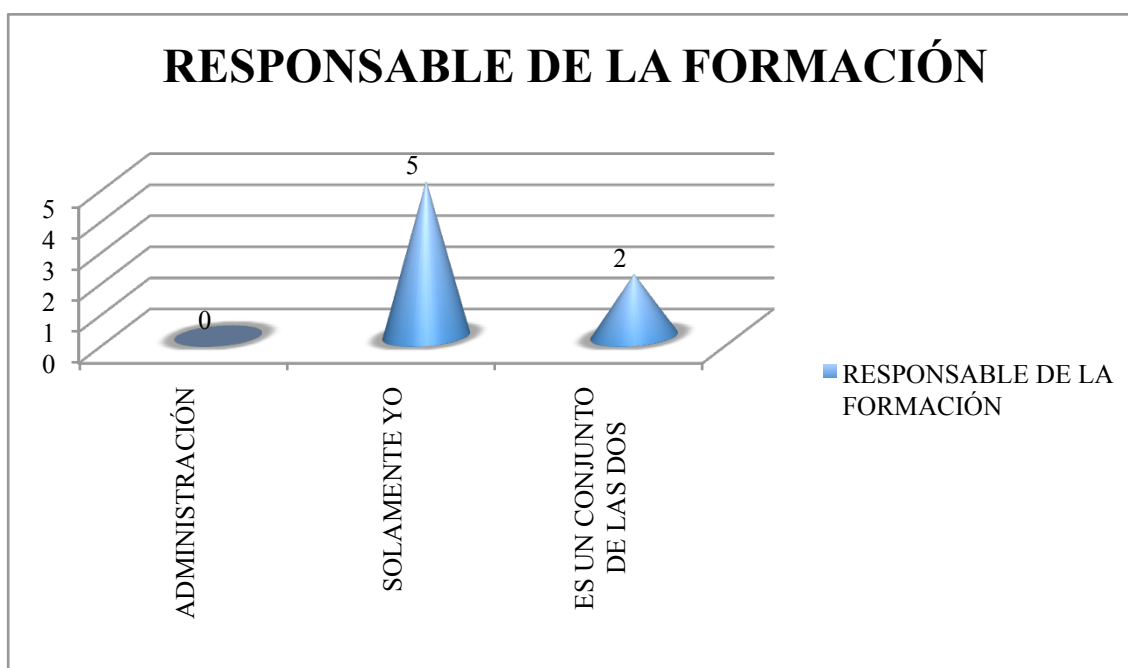
Sobre la adecuación de la duración de los cursos, se obtiene algún resultado diferente:



Existe diferencia respecto a la opinión de los policías de Castilla y León: en lo que en Castilla y León la duración no se considera la correcta, si es adecuada para los policías de Madrid. Ello seguramente sea debido a que al existir una formación inicial correcta, el resto de la línea formativa sea de complemento, de reciclaje, de nuevas tendencias y por tanto no son necesarios cursos tan extensos ya que la parte fundamental de la formación está completa. No es lo mismo tener que empezar a conseguir unos cimientos sólidos a base de la realización de cursos, que construir sobre algo que ya se tiene y además constituye una base sólida.

Sobre quien es el responsable de esa formación, en Castilla y León veíamos como la formación del agente se debía casi al 100% al propio interés de los agentes que se encargaban de buscar sus propios cursos para luego realizar de la mejor manera posible su tarea. Los resultados en Madrid son muy parecidos, en eso hay un punto en común. Una vez finalizada la formación básica en la academia, el agente su busca sus propias vías formativas con las que mejorar su servicio. Sólo en dos casos se considera que la formación complementaria es gracias a la propia iniciativa del agente y al interés de la administración.

De manera gráfica observamos estos resultados:



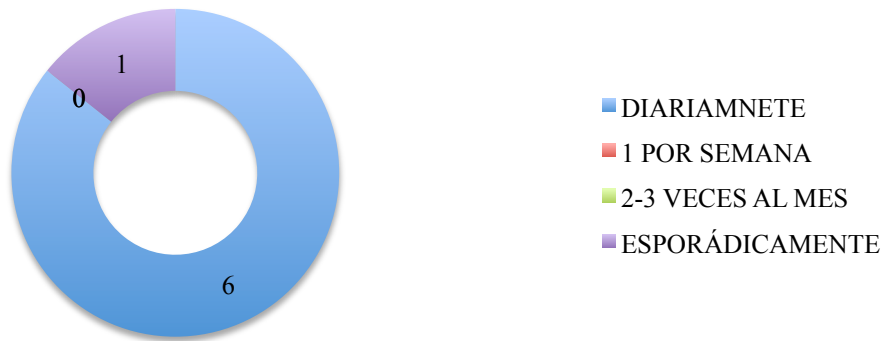
De los datos obtenidos en relación a este apartado referido a la formación en educación vial, podemos sacar las siguientes conclusiones:

- Que a diferencia de los que sucede en Castilla y León en Madrid si existe una formación en materia de educación vial que se imparte en la academia, en el curso básico de formación para agentes de nuevo ingreso, y que les capacita para poder afrontar estas funciones posteriormente en sus puestos de trabajo.
- La duración de los cursos realizados en Madrid suele ser entre una semana y un mes; en cambio en Castilla y León los cursos realizados por los agentes son de una semana o inferiores. Otra muestra que se nos presenta y que nos demuestra la calidad formativa en esta materia de una Comunidad respecto a la otra.
- Que la adecuación de los cursos es adecuada, aspecto que en Castilla y León se valora de forma negativa; ello es debido a que en la Comunidad de Madrid ya se parte de una formación básica inicial por lo que no es necesario que la formación complementaria sea mas extensa de lo que es. En Castilla y León al no existir esa formación inicial, obliga, antes las carencias formativas, a la realización de cursos mas extensos con los que cubrir las mismas, por lo que su duración es deseada que sea mayor de la que tienen en la actualidad.
- El papel del agente como buscador de su propia formación sigue vivo en las dos comunidades. A pesar de que Madrid exista una formación reglada, el agente que quiera seguir formándose en estas vías debe hacerlo por iniciativa propia, ya que la disposición de la administración al igual que ocurre en nuestra comunidad es muy baja.

#### **3.4.4. acciones educativas desarrolladas en materia de educación vial.**

Siguiendo la línea de las acciones formativas, sería lógico pensar que en Madrid, donde existe una formación especial en esta área y cursos mas extensos y donde suponemos a unos Agentes mejor formados, la periodicidad con la que estas personas se dedican a estas tareas sea mayor que en Castilla y León; de lo contrario no tendría sentido el esfuerzo formativo. A este respecto los resultados son los siguientes:

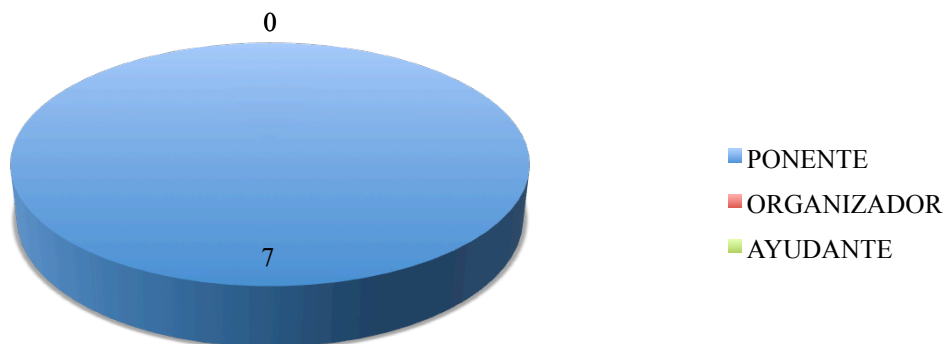
## PERIODICIDAD



Como podemos observar la periodicidad nada tiene que ver con la de los agentes de Castilla y León. En Madrid estamos hablando de un grupo de personas dedicadas exclusivamente a tareas de educación vial, mientras que en Castilla y León las funciones que desarrollan los agentes encargados de estas tareas las realizan según nos indican de forma muy esporádica. En Madrid la formación de los agentes existe porque realmente es utilizada posteriormente, se la saca provecho. En Castilla y León no podemos decir lo mismo, debemos decir que para el carácter esporádico de la misma, la escasa formación recibida gracias a su búsqueda personal por parte de los agentes, es suficiente seguramente para el trabajo desempeñado.

Sin duda, esta respuesta ya nos indica el lugar en el que se sitúa la educación vial en ambas comunidades.

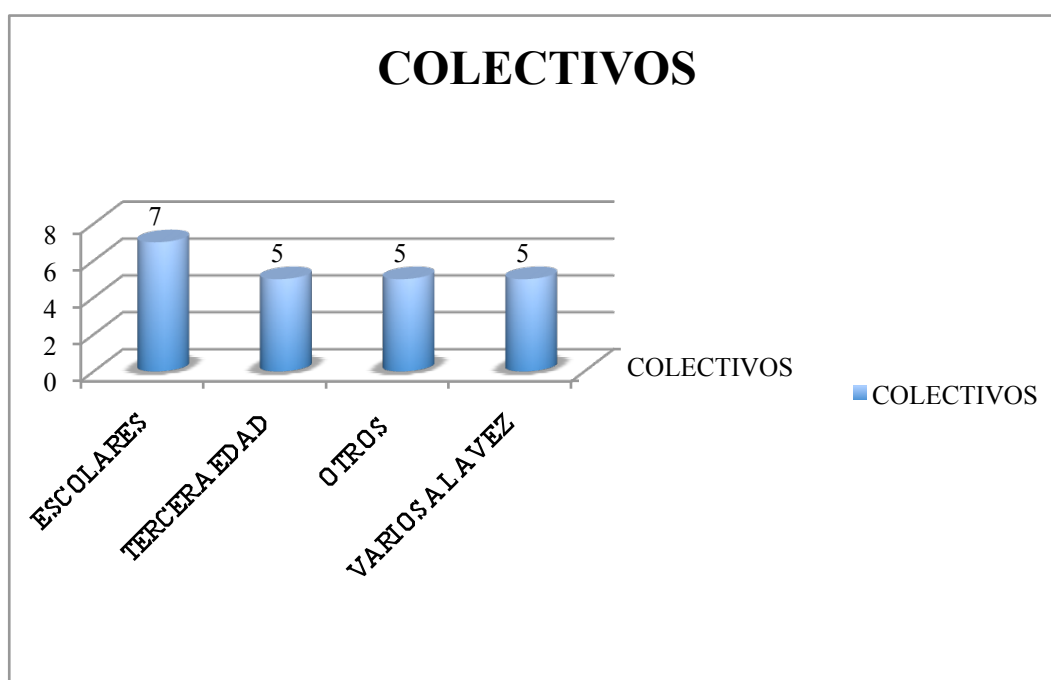
## FUNCIÓN DOCENTE



En el desempeño de esas funciones, ¿qué papel se realiza en Madrid?

Todas las respuestas indican que desarrollan labores de ponentes, lo cual es normal si tenemos en cuenta el grado de formación adquirido.

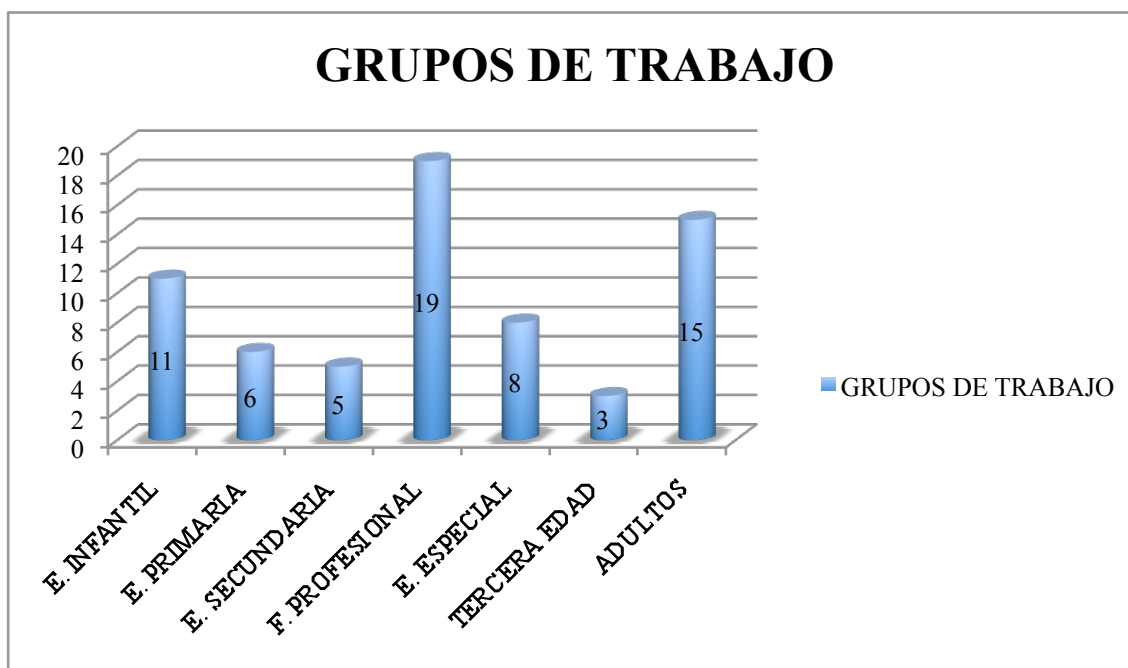
En Castilla y León veíamos como además de ese carácter esporádico de la situación, se desarrollaban tareas de ayudante en gran cantidad de momentos, donde el mando desarrollaba las funciones de ponente y el agente ayudaba en la exposición dándose pocos casos en los que este actuase como ponente. En Madrid observamos como es el agente quien desarrolla íntegramente el contenido de las ponencias, es el verdadero protagonista de la acción formativa; está preparado para ello.



En Castilla y León, el destinatario de las acciones formativas era prácticamente el escolar; sorprende como en Madrid la gran mayoría de los policías suelen trabajar con varios colectivos (tercera edad, escolares, Educación Especial..). Sin duda otro de los beneficios de tener un proceso formativo completo. En cambio Castilla y León cubre el sector de los

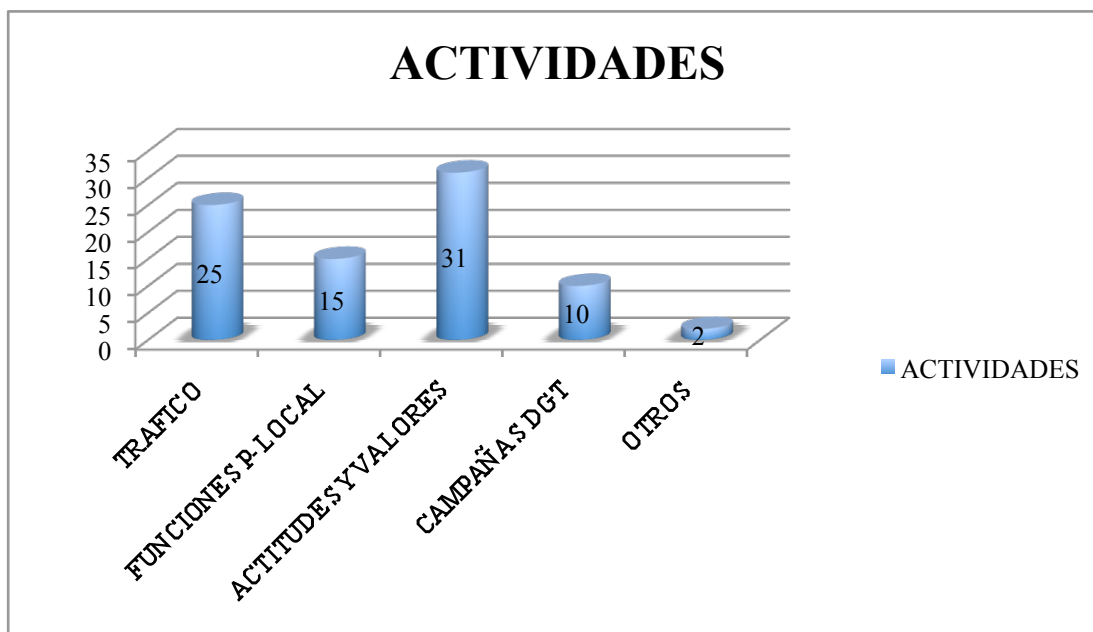
escolares en la gran mayoría de los casos. Creo que es necesario ampliar el grupo de destinatarios, pero ello solo es posible cuando se amplíe la oferta formativa de sus Agentes incluyendo esta en el curso Básico de Formación.

Si ahora nos centramos en la rama educativa solamente, veíamos como las etapas iniciales (infantil, primaria sobre todo y secundaria obligatoria) eran los principales destinatarios de las acciones en Castilla y León, y en cambio otras como tercera edad, adultos, especial, formación profesional... quedaban un poco olvidadas. En Madrid ¿qué sucede si la formación es mayor?, ¿se abarcan todos los colectivos?. Los resultados son los siguientes:

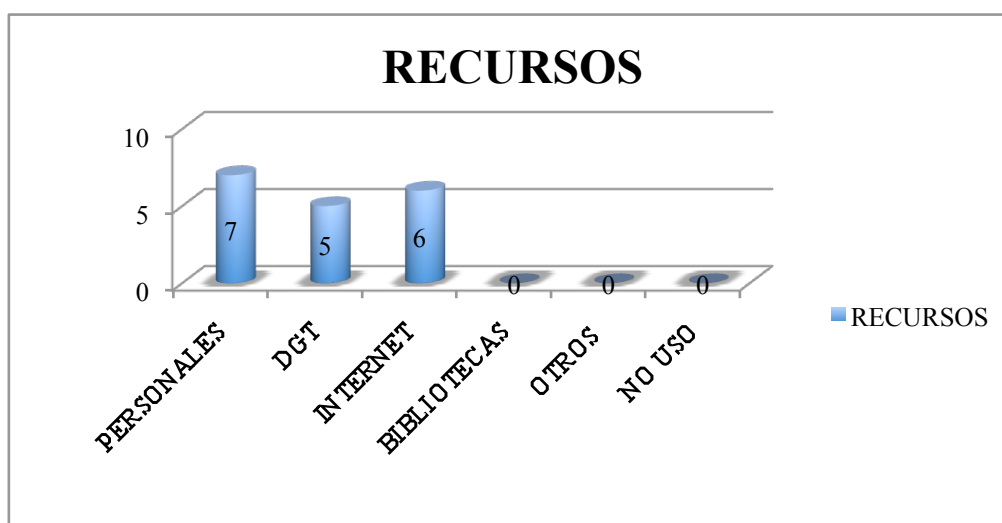


Evidentemente la respuesta no podía ser la misma para las dos Comunidades. En Madrid, está mas repartida la programación y se abarcan diversos colectivos. Destaca por ejemplo la Formación Profesional, la gran olvidada en Castilla y León a efectos de destinatarios de acciones formativas, como uno de los principales grupos con los que trabajar, así como la educación vial para adultos. Todos los grupos de edad son igualmente destinatarios de una plan formativo de educación vial.

¿Pero que se imparten en esas acciones?, ¿los objetivos son los mismos en las dos Comunidades Autónomas?



Las actividades siguen con una orientación clara en ambas Comunidades. Las actitudes y los valores son afortunadamente los objetivos de las actividades realizadas en esta materia, así como los contenidos vinculados al mundo del tráfico y las funciones de la policía local. En este caso encontramos pocas diferencias al respecto; simplemente reseñar como con diferentes recursos formativos los agentes pretenden abarcar los mismos objetivos. Evidentemente los resultados no podrán ser los mismos en un sitio y en otro.



Haciendo referencia a los recursos utilizados por los agentes de Madrid, vemos como se centran fundamentalmente en recursos personales y de la DGT. Sigue estando presente la importancia de internet como herramienta vital en la búsqueda de recursos. Las bibliotecas de nuevo son infrutilizadas seguramente debido a que la DGT cubre esta búsqueda de recursos aportando los materiales suyos a estos colectivos.

Como resumen o conclusiones que se desprenden de este apartado de acciones formativas desarrolladas en materia de educación vial, citarías las siguientes:

- La periodicidad en cuanto a la dedicación del personal de Madrid respecto al de Castilla y León es mayor en esta primera comunidad. En Madrid existe un grupo creado que solo se dedica a esta materia, su trabajo es la educación vial. Por ello la práctica es diaria, la búsqueda de recursos frecuente y por ello la formación y experiencia de estos agentes muy superior a la de los agentes que actúan de forma muy esporádica como indicaban en el cuestionario.
- En relación a los colectivos a los que se dirige la actividad también encontramos algunas diferencias, probablemente emanadas de la existencia en Madrid de ese grupo solo creado para este tipo de actividades formativas. En lo que en Castilla y León se centraban los esfuerzos en los escolares, en Madrid se abre un amplio abanico de oferta educativa dirigida a un número de colectivos más amplio: tercer edad, colectivos de necesidades educativas especiales, y formación profesional...
- Los agentes que intervienen en estas actividades en Madrid lo hacen como ponentes o responsables directos de la actividad, en lo que en Castilla y León intervienen como ayudantes del mando que expone los contenidos y en raras ocasiones toman ellos la iniciativa. Evidentemente el grado de formación de cada uno es el que condiciona el papel a desempeñar en las exposiciones.
- Existe similitud en la orientación y objetivos de estas actividades; los valores y las actitudes junto con determinados conocimientos respecto al tráfico constituyen las principales áreas de trabajo y conforman los objetivos a conseguir.
- Igualmente las fuentes de recursos en ambas comunidades es la misma siendo Internet, la DGT y los recursos personales las principales vías de búsqueda de estos recursos

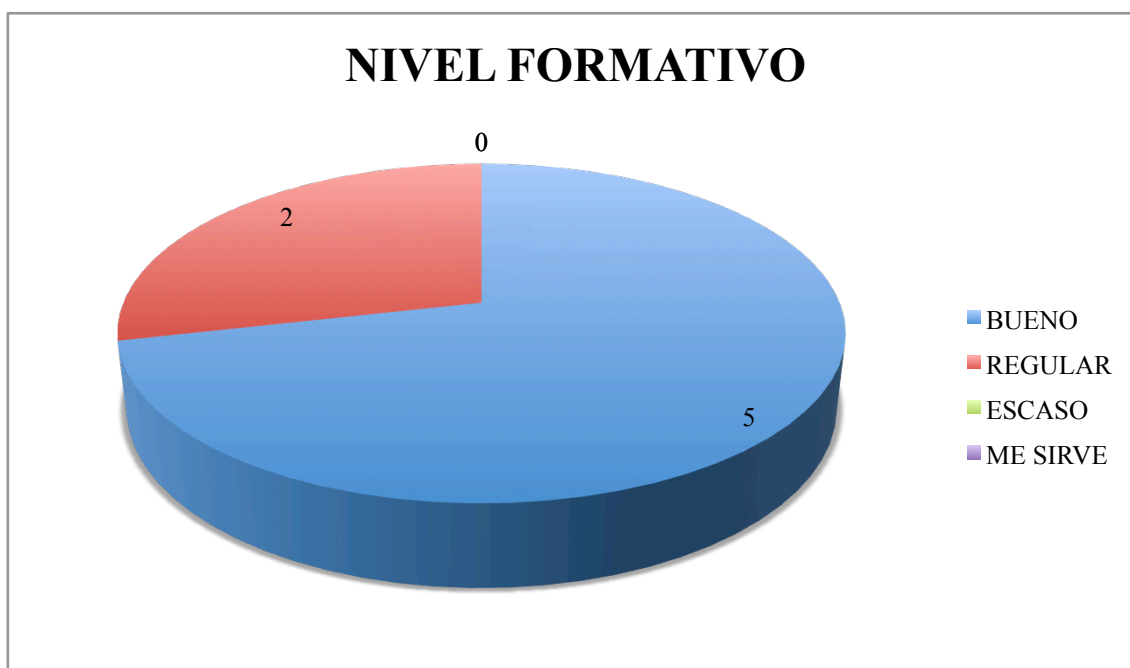


### 3.4.5. Necesidades formativas detectadas en materia de Educación Vial

Ya en este último apartado una vez estudiadas las principales características de cada plantilla, presentamos las diferencias relacionadas directamente con la percepción de la formación personal de cada Agente.

Las respuestas de los Agentes de Madrid son las siguientes:

En una primera pregunta se pregunta por la valoración de su formación en materia de educación vial. Debido a que en Madrid existe formación específica en la escala básica para estos agentes, la respuesta es de esperar que sea positiva y tengan una buena consideración de su formación.

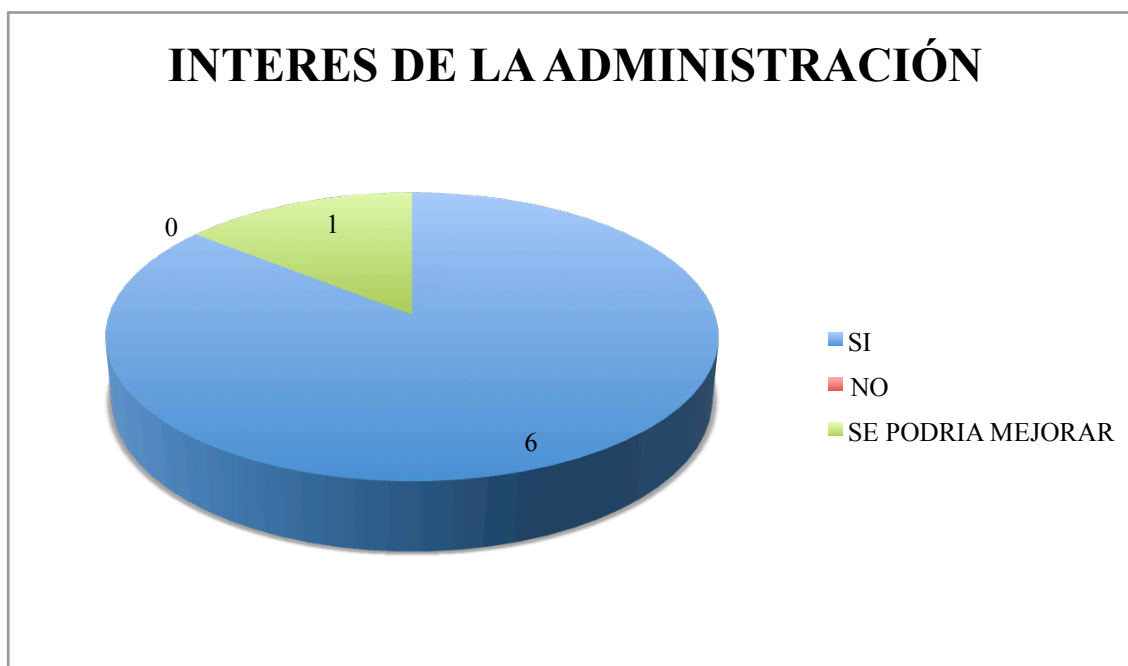


La gran mayoría de los agentes de Madrid a los que se les pasa el cuestionario responden de manera positiva respecto de la formación que tiene en materia de educación vial. Solo 2 personas la consideran regular, es decir, se podía mejorar, pero en ningún caso la consideran mala o inexistente.

En el caso de Castilla y León solo 4 Agentes la consideran buena; la gran mayoría regular. El resto escasa o simplemente le sirve la formación que tiene para las tareas que hacen.

Evidentemente existe una diferencia en cuanto a la propia percepción del nivel de formación de cada agente, de acuerdo a lo recibido. En Madrid existe una enseñanza reglada sobre esta materia y en Castilla y León no (los agentes la buscan a través de diferentes medios); de hay que algunos la consideren buen o escasa y otros simplemente se conformen con que les sirva para las tareas que realizan.

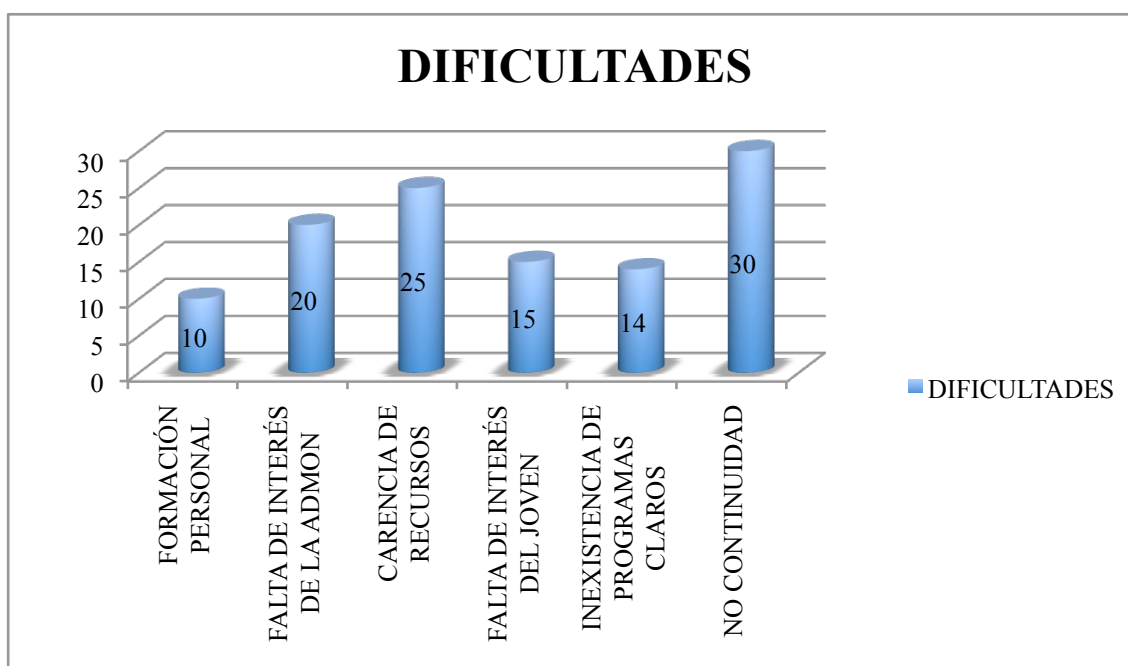
Depende todo del interés de la administración para que la calidad en la formación de los agentes sea completa o por el contrario muy superficial o simplemente no exista. Preguntados a los encuestados por esta cuestión se obtienen los siguientes datos.



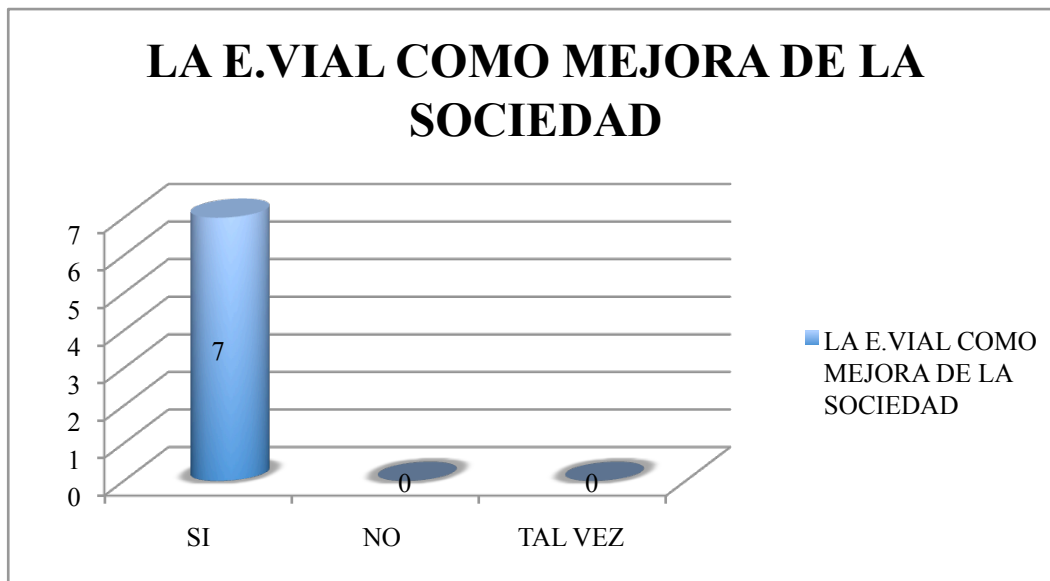
La respuesta es bastante clara en el caso de Madrid; si existe un interés real por parte de la administración en lo relacionado a la educación vial. Solo uno contesta “se podría mejorar”, pero en cualquier caso reconoce la existencia de este interés. Si vemos los resultados de las respuestas de los agentes de Castilla y León, es totalmente lo contrario, lo cual es de esperar si ya hemos visto que no reciben ningún tipo de formación inicial en esta materia. Por tanto deduzco que los agentes

descargan responsabilidad de su pobre nivel formativo a la administración u órgano competente para la elaboración de los curriculum formativos.

Al existir formación las dificultades encontradas en el desarrollo de la materia deberán ser bastante diferentes a las que veíamos en Castilla y León. Los resultados obtenidos con los agentes de Madrid son los siguientes:



En lo que en Castilla y León las principales dificultades venían relacionadas con la falta de interés de la administración, la inexistencia de programas claros y definidos y la falta de continuidad de el trabajo por falta de tiempo, los resultados obtenidos en Madrid indican como principales dificultades la falta de continuidad y la imposibilidad de desarrollar los programas de una manera completa, así como la carencia de recursos para usar en las actividades. Dos resultados diferentes acordes a las carencias de cada una de las plantillas.



Se cierra también el cuestionario tratando de ver el grado de creencia de los agentes implicados en esta materia sobre la educación vial y su aporte a una sociedad mejor; se trata de ver si los agentes están encuadrados en estas secciones por creencia firme en lo que hacen o sollo porque este puesto es mejor que otros y les gusta un poco. La respuestas es tajante, si.

En Madrid como señalábamos anteriormente son personas que pertenecen a una unidad destinada solo a temas de educación vial, desarrollo de programas, innovaciones, estudios, etc, por ello todas las personas que se encuentran en este grupo son voluntarios que quieren trabajar en esta materia, de ahí la respuesta. Igualmente en Castilla y León las personas que se dedican a estas actividades formativas confían en la educación vial como posible solución a algunos problemas importantes que tiene la sociedad de hoy.

De los resultados obtenidos en este último apartado en relación a las necesidades formativas detectadas en materia de educación vial podemos destacar las siguientes conclusiones:

- La formación ofrecida por la administración en la Comunidad de Madrid es buena según la opinión de sus agentes.
- Realmente existe un interés verdadero por parte de la administración madrileña en que la educación vial se desarrolle de la mejor manera posible.

- Los principales problemas que se les plantea a los agentes de la Comunidad de Madrid a la hora de desempeñar su trabajo con éxito provienen de la carencia de recursos, y de la falta de continuidad y tiempo para poder desarrollar los programas de una forma completa e integral.
- Creencia absoluta en que la educación vial es una herramienta útil y necesaria para construir una sociedad mejor.

### **3.5 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO**

Analizados ya por separado los resultados obtenidos en las dos plantillas y a la vez comparados; vistas las similitudes y diferencias, debemos plasmar en el final de este estudio unas conclusiones que nos ayuden, motiven e inciten a reflexionar sobre el momento en que nos encontramos la Comunidad Autónoma de Castilla y León, se marquen las directrices de un nuevo plan de estudios en el que se incorpore la educación vial como un área mas con personalidad propia y se adquiera una nueva metodología de trabajo con la cual consigamos llevar la formación vial al lugar que le corresponde hoy en día en nuestra sociedad.

Nos ha quedado sobre relieve que la educación vial es cosa de todos. familia, escuela, medios de comunicación, autoescuelas... Todos están llamados a esta dura y constante tarea que siempre trata con unos resultados que no son otros que las vidas humanas. Pero ¿esto es realmente así?. No siempre. Nadie puede negar el esfuerzo de la DGT (Gobierno) por tratar de evitar las pérdidas humanas, por hacer mas seguro el fenómeno del tráfico, el reconocido trabajo de multitud de asociaciones y fundaciones que se unen a esta tarea... pero seguimos en muchos casos “cubriendo expediente”, es decir por multitud de razones (económicas, falta de recursos, poca concienciación de la importancia de esta educación, etc) parece que apostamos por la educación vial, que hacemos un trabajo provechoso y lo que estamos haciendo son ciertas actividades que no llegan ni a los mínimos en muchas ocasiones de lo que debería ser un trabajo positivo en esta materia. Se desarrollan muchas actividades que se encuadran bajo el epígrafe de educación vial pero la mayoría de las veces poco o nada tienen que ver con ella (funciones policiales, explicación de medios policiales...)

Uno de los colectivos que desarrolla actividades formativas de este tipo y desde hace mucho tiempo es el de las policías locales: su cercanía

respecto de la ciudadanía, el conocimiento de los principales problemas de la ciudad, su trabajo en la calle... hacen de estos cuerpos policiales una herramienta necesaria y de gran utilidad como complemento a las actividades que deben ser tratadas en la vida escolar. La competencia educativa debe estar en la escuela, y en torno a ella todos debemos apoyar desde nuestras diversas vertientes para conseguir una calidad educativa del mayor nivel posible.

En la Comunidad de Castilla y León los diversos cuerpos de policía local llevan años desarrollando este tipo de actividades. Centrándose el estudio a las policías locales de las capitales de provincia, conseguimos una serie de datos que seguramente serán de utilidad para posteriores estudios incluso para que esta aportación sirva para la corrección de errores actuales a favor de la formación de los policías que desempeñan este tipo de tareas.

Cada plantilla de policía local depende directamente de una corporación municipal, si bien todas ellas se encuentran sometidas a una legislación autonómica que regula suficientes temas como para poder ser consideradas como una policía autonómica. Uno de esos aspectos comunes a todas las plantillas de esta comunidad es la formación de los nuevos agentes que se desarrolla en la Academia de Policía Local de Ávila. Todas las persona que aprueban la fase de oposición en sus respectivas provincias deben pasar obligatoriamente por un curso selectivo (como se denomina) de 6 meses de duración en donde se forma al futuro agente en todas aquellas materias que deba dominar para poder desempeñar su labor policial correctamente en un futuro. El plan de estudios que se desarrolla en este curso es elaborado por la propia Junta de Castilla y León a través de la Academia Regional de Policías Locales.

La primera conclusión que obtenemos tras revisar el contenido de este curso formativo es que no existe una formación específica en materia de educación vial siendo esta una de las funciones que en un futuro desempeñará el nuevo agente. Si es cierto que hay una amplia formación en materia de tráfico, pero a efectos de regulaciones legales, normativa de tráfico, de vehículos, transportes... pero nada específico sobre educación vial o sobre las posteriores tareas a realizar, (elaboración de proyectos y su desarrollo, recursos...). Evidentemente si apostamos por el papel de la policía local, si creemos en la importancia de su figura como complemento de las funciones educadoras de la escuela, de los padres... esto no puede quedar en manos de las personas que movidas por su profesionalidad y buen hacer realizan estas tareas de la forma mas provechosa posible. Es necesaria una formación específica en esta materia donde se transmita a

los nuevos agentes qué tienen que hacer, cómo deben o pueden hacerlo, dónde deben buscar sus recursos o como elaborar los suyos personales y quienes van a ser sus destinatarios... Es necesario definir la formación de estos nuevos policías a fin de dotarles de todo lo necesario para que puedan realizar su función de la forma mas correcta posible y dentro de unos parámetros o directrices definidos por quien elabore los planes de actuación necesarios

En este trabajo hemos comparado la Policía Local de Castilla y León con la Policía de Madrid. Por los resultados obtenidos se desprende la existencia de notorias diferencias en cuanto a la percepción de la Educación Vial y su importancia dentro de los planes de estudio. Vemos como en Madrid esta materia es tratada de forma totalmente distinta a como se entiende en Castilla y León; no solo dentro de los planes de estudio de la Policía de Madrid aparecen la palabras “Educación Vial”, sino que además, existen grupos específicos (como pueden ser Tráfico, Seguridad Ciudadana...) de educación vial, formados en la actualidad por casi 90 Agentes destinados única y exclusivamente a este tipo de funciones, es decir, personal especializado; con independencia de que en la academia todos, (pertenezcan posteriormente o no a este grupo) reciban un curso básico sobre esta materia. Posteriormente dentro de cada especialidad ya se profundiza lo que sea oportuno. Este debería ser el camino correcto en un futuro próximo en la Comunidad de Castilla y León

El perfil del personal que se dedica en Castilla y León a este tipo de funciones suele ser generalmente el policía de género masculino, de amplia experiencia en la carrera policial, bien formado académicamente en la mayoría de los casos y con la categoría básica de agente. En principio la experiencia es una garantía, pero suele suceder que esto no es por casualidad o por la mejor consecución de los objetivos, sino que se asigna de oficio al personal de mayor edad y con mas años de servicio dentro del cuerpo al ser tareas mas tranquilas que las que puede prestar un policía mas joven. Sin duda, es un gesto de reconocimiento que el paso de los años ofrece a estos agentes. Es seguro que el esfuerzo que hacen estos agentes en llevar a cabo de la mejor manera posible estas tareas es loable, pero se trata de que los mas capacitados, los agentes que creen en la educación vial y aquellos que quieran trabajar en ella de forma voluntaria y no por obligación, sean los que formen en cada plantilla ese pequeño grupo (en función de las necesidades de cada ciudad) que se dedique a este tipo de funciones. Evidentemente no podemos llegar a pensar para Castilla y León en la estructura de Madrid (sería inalcanzable hoy en día), pero eso no implica que tratemos de hacer las cosas de la mejor manera posible con el

fin de alcanzar el mayor rendimiento y la mayor efectividad. Grupos menos numerosos, pero siempre los mismos policías, bajo unas directrices de actuación definidas por los colectivos implicados en esta materia, mejoraría mucho los resultados obtenidos y se aprovecharía mucho más el esfuerzo invertido por estas personas.

La mayoría de estos agentes confirman la hipótesis de este estudio: existe una necesidad imperiosa de formación en esta materia dirigida desde la administración autonómica (Escuela de Policía Local en este caso) a los nuevos agentes. Ello deriva en que la mayor parte de la formación que tienen estas personas sea fruto de su iniciativa personal en un 85% de los casos (con la asistencia a cursos de forma voluntaria y hasta sufragando el agente los gastos del mismo) y del esfuerzo de otras instituciones (DGT), fundaciones y asociaciones en el resto de los casos, quienes con sus ofertas formativas, paliar de alguna manera estas carencias formativas o complementan y actualizan la ya adquirida.

Las principales necesidades y por tanto dificultades que manifiesta tener el personal que desempeña estas labores sin la formación inicial, las encuentra fundamentalmente a la hora de buscar recursos en materia de educación vial para apoyo de sus actividades y en la planificación de las mismas. No debemos olvidar que las técnicas de evaluación de los resultados obtenidos con sus actividades, técnicas pedagógicas en materia de educación vial y el conocimiento de las características psicológicas de los destinatarios, son otras de las necesidades y dificultades que plantean con menor insistencia pero que no debemos obviar por su importancia dentro de programa determinado. De todas ellas una de las que más nos debe preocupar es la dificultad para poder hacer la planificación de lo que será su trabajo, es decir, el qué hacer y cuando, para qué, y con qué finalidad. Esta situación es bastante grave porque de ello se deduce que sin dejar a un lado el buen hacer de estos agentes, realmente lo que se hace se desarrolla sin una lógica, sin unos objetivos claros, definidos, acordes a otras enseñanzas que se estén llevando a cabo. Es decir, cubrimos expediente sin más. Si esto se hace sin una dirección clara, el camino a seguir será difícil y seguro que nuestro destino es un lugar bastante diferente del que inicialmente queríamos llegar.

Es llamativo y alertante ver como los agentes se consideran responsables de su propia formación, realizando cursos de una semana de duración o inferior, en la mayoría de las ocasiones, y no considerando adecuada totalmente su duración. Cuando existe carencia de formación, mayor duración se desea que tengan los cursos.



Por tanto estamos ante un colectivo en Castilla y León carente de formación en materia de educación vial aportada por la administración, con grandes lagunas y dificultades a la hora de enfrentarse a esta tarea, que sin duda hacen de esta actividad todo, menos una verdadera actividad complementaria a la formación de la personas que la recibe.

El carácter muy esporádico con el que se dedican estos agentes en el desarrollo de este tipo de actividades y la función que desempeñan en casi todas las ocasiones (ayudantes), son a mayores factores que aumentan esa falta de formación y experiencia por una lado, y ponen de manifiesto la necesidad urgente de tener una planificación de lo que se debería hacer, de fijar unos objetivos acordes a su nivel de desarrollo como persona, de involucrarse en la creación de nuevos proyectos, etc... Hoy en día parece que simplemente con explicar algunos puntos básicos sin importar si son adecuados, sin son de interés... sirve para justificar nuestro trabajo en educación vial, sin valorar si realmente lo que hacemos sirve para lo que realmente tenemos que hacer. Todo ello remitiéndonos casi con exclusividad al ámbito escolar; ¿y el resto de colectivos?, ¿no es necesaria?. Y la Formación Profesional ¿no necesita de este tipo de acciones?.

En cambio nos sorprende gratamente ver como a pesar de las carencias formativas y de la falta de apoyo administrativo, los agentes tienen claro dentro de los temas que trabajan en esos momentos puntuales que tienen contacto con los escolares, el trabajo de los valores y de las actitudes frente al tráfico debe ser materia por excelencia en sus actividades. Igualmente trabajan cuales son las funciones de la policía local, aspectos generales del tráfico (como las principales normas de circulación que deben conocer los escolares), pero es satisfactorio conocer, como los valores y las actitudes están situadas en un punto especial. A pesar de fallar en la formación el sendero por el que tenemos que caminar en este viaje está bastante claro por quienes tiene que acompañar a otros a llegar a un buen destino; el destino de la vida, del respeto, de la solidaridad, del civismo, de la comprensión...

Para poder comprobar si lo que sucede en nuestra comunidad es tónica común en las policías de otras comunidades, hemos analizado una comparación en diversos aspectos con la Policía Local de la Comunidad de Madrid por la proximidad.

Los resultados son completamente opuestos como se pueden ver en la exposición anterior; de ellos debemos extraer las reflexiones necesarias (que serán objeto de otro estudio mas intenso) que nos permitan colocar el

nivel formativo de nuestras policías locales en el lugar donde debe estar, y por derivación se cumpla de manera real con las tareas viales a las que se han comprometido en beneficio sin duda de toda la sociedad.

Las principales diferencias obtenidas del análisis de sus planes de estudios y de las respuestas ofrecidas por los agentes son las siguientes:

- En Castilla y León no existe una formación específica en materia de educación vial en la fase de formación inicial de los agentes (periodo de academia); en cambio en Madrid si se encuentra inmersa dentro de su plan de estudios, al menos las nociones mínimas de formación básica para posteriormente completar la formación de los agentes destinados a esta sección al final del periodo básico de formación. Es decir se busca la especialidad sin olvidar los conocimientos básicos para todos los policías.
- En Castilla y León estas actividades las desarrollan los agentes designados para ello atendiendo simplemente a criterios de disposición, antigüedad o edad. En Madrid es un grupo dedicado única y exclusivamente a este tipo de materia y actividades, desde donde se implanta la formación de los miembros pertenecientes a el y al cual se accede por capacidad. Al ser siempre los mismos agentes se evitan los problemas de discontinuidad que veíamos anteriormente, y cada vez se desarrollan estas tareas con policías mejor preparados.
- En lo que en Madrid se trabaja con diferentes colectivos educativos y sociales, en Castilla y León las tareas policiales en materia de educación vial se desarrollan casi en su totalidad en el colectivo de los escolares (fundamentalmente primaria) olvidando otros colectivos tan importantes como los de tercer edad, Formación Profesional.
- El desarrollo de estas actividades las realizan los Agentes de Madrid a diario atendiendo a un desarrollo planificado, en tanto que en Castilla y León se hacen de una forma muy esporádica y puntual, sin atender a nada en especial, solo como una colaboración de la policía local en los centros educativos de las ciudades. Estas actividades por tanto no están encuadradas dentro de una programación concreta, que responda a unas necesidades y por tanto tampoco son evaluados sus resultados.
- La formación que cada agente tiene, en el caso de Madrid se considera gracias al interés conjunto por la materia de policías y administración, en cambio en Castilla y León los agentes piensan que la formación que tienen es gracias a su esfuerzo personal y su propio interés por realizar su tarea lo mejor posible. Para ello realizan cursos que ellos mismos se costean en la mayoría de las ocasiones, de forma voluntaria y fuera de

su jornada laboral. Si la propia administración no fomenta ya este tipo de acciones difícilmente lo podrán hacer los policías de las plantillas.

El cuestionario de donde se obtiene toda esta información finaliza con tres preguntas bastantes importantes debido a que sus respuestas son la reafirmación de todo lo descrito a lo largo de este trabajo. En una de ellas se les pregunta a los policías por la consideración de su propia formación, resultando una percepción escasa de la misma. En una segunda cuestión se les solicita su opinión sobre el interés que manifiesta la Administración en esta materia; la respuesta es que no existe realmente un interés por su formación desde la administración. Y la tercera está dirigida a ver donde encuentran ellos sus principales problemas a la hora de desarrollar este tipo de acciones, destacando su falta de formación como uno de los elementos importantes

Debemos finalizar este trabajo que tiene como objetivo demostrar que queda mucho por hacer en el área de formación policial en materia de educación vial, no solo con las tres respuestas anteriores ofrecidas por quienes día a día tratan de mejorar por si mismos para hacer mejor su trabajo, sino con la base, con el punto de partida, con la esencia... y es con la respuesta a la última pregunta del cuestionario: “¿consideras la educación vial como una herramienta clave para evitar los accidentes de tráfico, crear hábitos y actitudes correctas en el fenómeno circulatorio, y en definitiva mejorar la sociedad?”. La respuesta de todos los agentes es si. Pues sobre ese convencimiento sentemos las bases de un proyecto sólido en nuestra comunidad, elaborado y consensuado por todos, en el que intervengan todos los agentes sociales y de esa manera logremos ganar a los accidentes de tráfico y sus consecuencias la partida de la seguridad y la vida.



**4-PROPUESTA DE UN MODELO  
FORMATIVO Y DE ACTUACIÓN PARA  
LAS POLICIAS LOCALES DE CASTILLA  
Y LEÓN, “UN GUIÑO A LA VIDA”**

---



A lo largo de este trabajo hemos conocido la triste realidad que atiza al fenómeno del tráfico y cuyas consecuencias recaen sobre los hombres de en su papel como usuarios de las vías, bien como conductores, peatones, viajeros... Una realidad que no solo afecta a determinados países sino que es extensible en todo el mundo aunque con peores resultados en unas sociedades que en otras dependiendo de su grado de concienciación y posibilidad de recursos con los que abordar esta situación. Afortunadamente los diferentes gobiernos así como las organización internacionales están tomando medidas satisfactorias con la única intención de salvar vidas y crear una sociedad mas justa y libre para todos.

Si bien es cierto, la respuesta para evitar estas situaciones trágicas no depende de un organismo en concreto, sino de todo la sociedad en común implicados en un compromiso por la consecución de unos objetivos para todos.

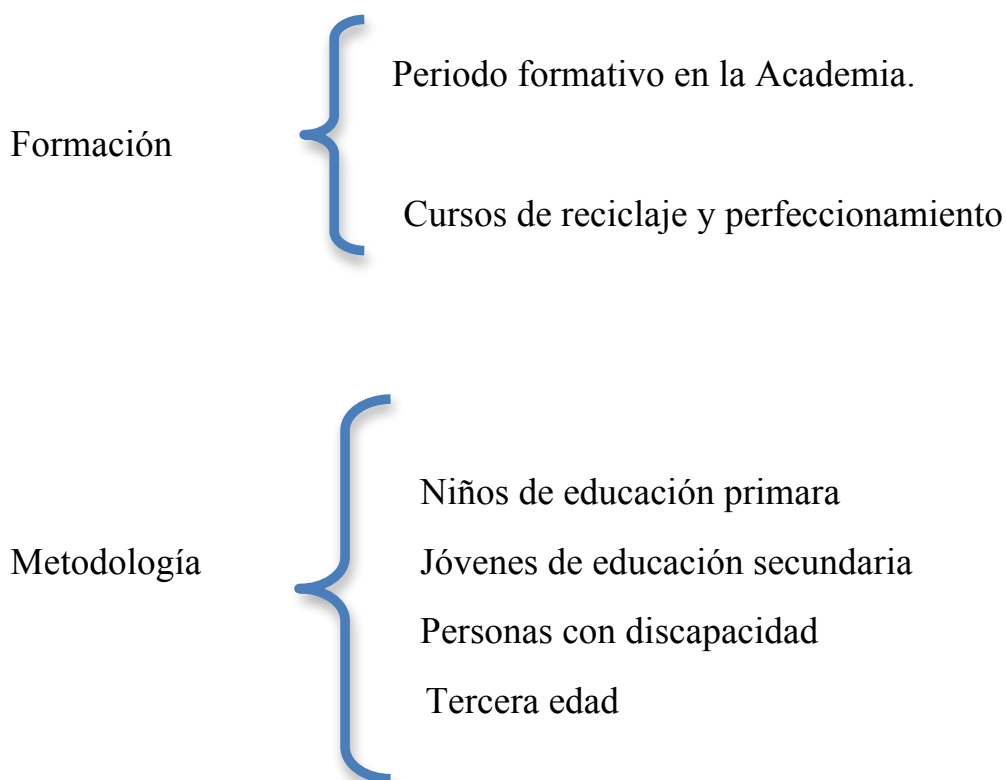
Destacábamos en un plano local el papel de las policías locales en lo referente a su intervención en las aulas; un granito de arena mas en un complejo entramado de aportaciones necesarias para generar una conciencia vial. La sorpresa la encontramos cuando los propios agentes nos manifiestan su preocupación al encontrarse con una formación que hace tambalear todo su trabajo con sus destinatarios y no solo eso, lo mas preocupante, la poca preocupación por parte de quien organiza sus intervenciones por formar a estas personas que desarrollan su trabajo de manera satisfactoria gracias a su interés y motivación personal.

A cualquier miembro de estos cuerpos policiales esta situación le debe generar por un lado la tristeza de conocer que las cosas no se están llevando a cabo de forma correcta y por otro, la alegría de saber que se cuenta con un equipo de profesionales llenos de ilusión, compromiso y motivación por desarrollar este trabajo de la manera mas provechosa posible.

Es por ello que se convierte en una obligación personal y profesional la aportación de ideas con la finalidad de poder subsanar en la medida de los posible esta situación y poder facilitar a los agentes un mecanismo de trabajo que permita realizar con éxito su trabajo con los diferentes colectivos con los que suelen desarrollar las actividades en materia de educación vial.

De esta manera debemos distinguir dos vertientes muy diferentes en las cuales debemos intervenir para corregir las carencias encontradas, por

un lado tenemos la formación de los agentes y por otro la metodología la emplear en sus sesiones:



#### 4.1 FORMACIÓN.

Sin duda alguna no es un hecho nada extraño que una persona que se incorpora a un puesto de trabajo que exige formación, (por las características del mismo) reciba en su periodo de aprendizaje los conocimientos necesarios para poder prestar sus servicios de la manera mas exitosa posible, pues eso repercutirá en un futuro en la satisfacción personal y motivación del trabajador y en el resultado final de su trabajo. Si extrapolamos esta hipótesis nada descabellada al plano de las policías locales de nuestra Comunidad Autónoma, lo correcto sería que cuando una persona tras aprobar su oposición y acceder al periodo de academia, tenga dentro de su proceso formativo de 9 meses de duración, un espacio temporal que se dedique a todas y cada una de las materias que en poco tiempo tendrá que desarrollar por si mismo. Revisando los temarios que se solicitan para el ingreso del nuevo personal en la fase de oposición y el curriculum que forma el proceso de formación del nuevo agente, nos



llevamos la desagradable sorpresa que la Educación Vial se da por sabida o lo que es mas preocupante aún, no interesa.

Podemos llegar a pensar que es poco el tiempo y muchas las materias a impartir y que por ello existe la necesidad de “sacrificar” algunas partes de los temarios que se desarrollarán posteriormente, pero es que tampoco es así. Según los resultados de la encuesta, los agentes deben ser quienes se busquen su propia formación en materia de educación vial para luego impartir a otros, algunos de estos conocimientos. Es decir, me convierto en alumno pero acabo de “profesor”.

Es un tema muy serio saber que uno de los primeros eslabones de la cadena donde empieza la formación en valores y la conciencia vial de respeto y responsabilidad no se está tratando con la importancia que debería otorgársele y estamos desaprovechando oportunidades muy importantes para cumplir con la parte que nos corresponde en materia de seguridad vial. Cuando el mundo entero ya es consciente y está considerando el tratamiento de los problemas causados por el tráfico como una de las prioridades de intervención, todos los gobiernos asumen compromisos medibles y evaluables... llegamos a la base y vemos que hay un fallo. Podemos tener el mejor coche del mercado que como el conductor no sepa como conducirlo, es fácil que ese coche no se mueva y si lo hace muy probablemente ocasione un accidente. Este símil nos sirve para retratar la situación actual; de nada sirve que se facilite a las policías locales la entrada en los centros educativos, asociaciones, etc, si luego por falta de formación no llegamos a transmitir aquello a lo que vamos. No se puede vender un producto si no se conoce a la perfección y voy mas allá, si no se cree en el y en su valía.

Con la finalidad de poder subsanar esta situación se pueden proponer varias soluciones que a continuación se reflejan:

- Incorporación de temas en el proceso selectivo.
- Incorporación de contenidos en el curriculum del periodo de formación (Academia)
- Formación continúa para aquellas personas encargadas de desarrollar su labor en los centros educativos.

## **4.2 INCORPORACIÓN DE TEMAS EN EL PROCESO SELECTIVO.**

Tenemos que empezar teniendo muy claro que la educación vial forma parte de los quehaceres diarios de los agentes. No es un hecho esporádico que surge una vez cada cierto tiempo sino que de manera continuada tiene lugar en la práctica habitual de los agentes en lo que dura el curso escolar (generalmente entre dos y tres días por semana en el caso de Castilla y León).

La justificación por tanto para incluir estos temas en el proceso selectivo es evidente. Al igual que existen temas relacionados con materias como el tráfico, materias de derecho penal (que el agente debe conocer pero no trata a diario), ordenanzas municipales, derecho administrativo (que puede ser necesario su conocimiento pero en el desarrollo del trabajo diario no lo usará mucho)... es necesario y lógico que exista también algún tema dedicado a la educación vial, donde sin entrar en interpretaciones o largas exposiciones el opositor conozca que dentro de las funciones que deberá desarrollar está la educación vial, como una apuesta por la vida que se trabaja desde los primeros años de la vida de las personas. Igualmente de esta forma, las personas conocerán que además de la función sancionadora de la Policía existe la vertiente formativa y educadora respecto a los ciudadanos.

El tema en cuestión lo podríamos denominar bajo el epígrafe: **“La Educación Vial, una apuesta por la vida”** y los contenidos que se aborden en el serían los siguientes:

- Concepto de educación vial en la sociedad actual.
- Función de la Policía Local en materia de Educación Vial y objetivos de su participación.
- Destinatarios de las intervenciones de la Policía Local (colectivos).

Con estas pequeñas pinceladas en un temario de selección compuesto por 50 temas, incluir uno mas no supone ningún esfuerzo y queda constancia de otra de las funciones importantes que en un futuro deberá desarrollar el aspirante.

No se trata de una exposición extensa de la materia, sino de que el opositor como ciudadano que es, conozca el concepto de educación vial

que ya como tal debe tener asumido pero con mayores matizaciones. Que tenga claras las diferentes maneras en que se puede trabajar la educación vial siendo una de ellas a través de las Policías Locales. Y por supuesto que no quede sesgada la educación vial a un colectivo determinado sino que conozca la necesidad de llegar a otros colectivos de ciudadanos como la tercer edad o personas con discapacidad. El desarrollo de todos estos temas con inclusión de otros puntos a mayores, deberán formar parte ya del curriculum que marca las líneas formativas de los agentes en su fase de academia.

### **4.3 INCORPORACIÓN DE CONTENIDOS EN LA FORMACIÓN ACADÉMICA.**

Sería el siguiente paso en la formación de los policías; es una incorporación justa, necesaria y evidente. Si el periodo de formación va a capacitar a las nuevas incorporaciones en la plantilla para desarrollar su trabajo, no podemos obtener resultados en las encuestas con las carencias que se manifiestan. Lógicamente algo falla desde la raíz y es en este momento donde debemos empezar a plantear soluciones y la primera es la inclusión de contenidos en el curriculum que conforman los temas a impartir en la academia de formación. Seguramente después haya personas destinadas en secciones diferentes que no hagan uso de los conocimientos impartidos, pero esto mismo pasa con otros muchos contenidos que se desarrollan en estos meses. En este caso hay una diferencia muy importante. Una persona podrá dominar mas un tema que otro pero quedará en su bagaje cultural y profesional. Sin embargo no debemos olvidar que la función reina de las policías locales es todo lo relacionado con la materia de tráfico y debe por tanto conocerlos a la perfección. Un policía debe tener una conciencia vial muy definida y con las cosas muy claras, con independencia que se dedique al tráfico o no; el concepto de educación vial, sus valores... deben ser ejemplares. Por tanto estamos hablando de incluir contenidos muy útiles para su vida personal y profesional que nunca caerán en saco roto.

Podemos considerar que los objetivos que debe cumplir el periodo de formación de un agente deben ser aquellos que consigan una formación integral (conocimientos, valores y actitudes) de la persona y se podrían plasmar de la siguiente manera que como se puede apreciar capacitarían

perfectamente para el desarrollo de las tareas encomendadas en materia de educación vial<sup>35</sup>:

- Adquirir los adecuados niveles de eficacia técnico-profesional en el desempeño de las funciones encomendadas a los Cuerpos de Policía Local.
- Adquirir y consolidar los valores y las actitudes que conforman la ética profesional basada en el respeto a la legalidad, el pluralismo y la tolerancia.
- Conocer las rutinas mínimas de intervención policial, los fundamentos de derecho en los que se apoyan y las técnicas procesales en que concluyen. Todo ellos para contribuir de forma eficaz el establecimiento de un clima de seguridad ciudadana.
- Desarrollar conocimientos y habilidades para comprender la función policial en el actual mundo de sociedad. Actuar de forma competente en las relaciones profesionales con los ciudadanos y prestar primeros auxilios en caso de que se produzca algún tipo de accidente.
- Conocer con precisión el régimen de derechos y libertades ciudadanas, la organización de las administraciones públicas, las funciones de la policía administrativa y las de participación en los planes de Protección Civil.
- Adquirir los conocimientos necesarios para ejercer adecuadamente el control del tráfico rodado, mediante el cumplimiento de la normativa específica y la aplicación de técnicas que facilitan la fluidez y la Seguridad Vial en los núcleos urbanos.
- Desarrollar conocimientos técnico-instrumentales y habilidades motrices para intervenir con seguridad en situaciones de tensión, con unas facultades físicas adecuadas y cuando las condiciones de riesgo y peligrosidad, con una utilización correcta de las armas de que están dotados para la defensa propia y la de terceros.

Evidentemente estos objetivos se agruparían en diferentes módulos formativos y el que nos compete en materia de educación vial podría estar agrupado en “Tráfico y Seguridad Vial”, donde junto con la materia específica de tráfico, legislación, siniestralidad... se incluya de manera específica la educación vial como solución a muchos de los problemas que se estudien, y de manera genérica se trate cuando se desarrollen el resto de temas de este mismo módulo (es decir si hablamos de accidentes y análisis de sus causas se debería incluir ya la educación vial como una apuesta por la

---

<sup>35</sup> Fernández Martín, José Manuel. “Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura.”. Etrasa. 2008. Madrid.

vida, si hablamos de comportamientos en la conducción se trate la educación vial como presentación de valores necesarios para una conducción segura...)

Los temas a desarrollar no van a suponer un peso curricular importante pues al repartirlos a través de todo el módulo muchos se tratarán de tema transversal; sin embargo si deberíamos hacer referencia específica a los siguientes puntos:

- El tráfico nuestra sociedad: ventajas e inconvenientes. Los accidentes de tráfico.
- Concepto de educación vial en la sociedad actual.
- Estrategias nacionales e internacionales en materia de seguridad vial.
- Función de la Policía Local en materia de Educación Vial y objetivos de su participación.
- Destinatarios de las intervenciones de la Policía Local. Pedagogía para trabajar la educación vial en los diferentes colectivos.
- Actividades y recursos para trabajar la educación vial
- Evaluación de resultados.

Estos serían los aspectos a trabajar durante el periodo de formación de los nuevos agentes. Siete puntos claves para centrar a los policías y saber por qué se trabaja la educación vial en las aulas y qué conceptos o contenidos deben transmitir a sus destinatarios. Esto exige un trabajo no solo teórico con el agente sino que debe tener adquirido, interiorizado y compartir el hecho de que la educación vial es la clave para hacer frente a esta problemática social.

Igualmente es necesario que conozca las estrategias a diferentes niveles (mundial, europeo, nacional) que se están llevando a cabo; debe saber que su trabajo es una aportación mas, inmersa en un conjunto de actuaciones que se desarrollan en todos los países para hacer frente a un problema común. Ello dotará de sentido y responsabilidad a su trabajo y sentirá la importancia de su tarea aunque los resultados se vean a largo plazo.

Como policía local debe saber cuales son los objetivos de su trabajo, saber que espera de el; tiene que tener su función asumida de manera clara y muy definida. El agente no es un sustituto del profesor en el aula, no es la persona que deba trabajar con los alumnos de manera individual la educación vial. El policía es un agente externo a la comunidad educativa pero que colabora de manera efectiva en las tareas del profesorado. Su

condición, su presencia en el aula reforzará el trabajo del profesor y su experiencia profesional le ayudará a presentar a los alumnos aquellos conocimientos que el profesor pueda trabajar con mayor dificultad.

Pero cuando hablamos de intervenciones de los agentes de policía no sólo podemos referirnos a los colegios o institutos; hemos dicho que somos usuarios de las vías a lo largo de toda la vida y sería tener una visión sesgada si solo tuviéramos los niños o adolescentes como destinatarios de nuestro trabajo. La tercera edad por ejemplo, se convierte también en un colectivo muy vulnerable que necesita de actuaciones concretas para frenar el índice de siniestralidad que presentan en las ciudades. Sus limitaciones físicas y sensoriales que pocas veces se reconocen son sus peores aliados que causan la mayoría de los accidentes que sufren junto a las imprudencias.

Igualmente existen colectivos que trabajan con personas con discapacidades de diferentes tipos (mentales, físicas, sensoriales...) que necesitan de colaboración externa para poder trabajar la autonomía de estas ciudadanos, ayudando a los mismos a desplazarse de manera autónoma con seguridad.

Teniendo claro el por qué y el para qué, debemos incidir en el cómo. Otro de los resultados que obteníamos en las encuestas a los agentes que debíamos de solucionar, era la falta de recursos y de conocimientos de una metodología específica para trabajar con los diferentes colectivos. Es necesario que los agentes tengan claro lo que van a trabajar en primaria, en secundaria, con la tercera edad... y cómo van a realizarlo para que su trabajo lleve a la consecución de los objetivos planeados para cada grupo de personas. Debemos dotar por tanto a los policías de conocimientos sobre la psicología de cada colectivo en función de su edad, su maduración, su evolución, sus características especiales... para tratar de forma particular a cada grupo, al igual que presentarle recursos que se conviertan en herramienta válidas en el desarrollo de sus exposiciones. Debemos de hacer mención al Centro Superior de Educación Vial que se encuentra en Salamanca como fuentes de conocimiento y recursos que siempre se encuentra a disposición de la policía de esta ciudad para prestar el apoyo necesario en estas tareas y con el que solamente se tiene contacto de manera puntual. De nada sirve tener oportunidades únicas como es la poder entrar en un aula de un centro educativo para trabajar directamente con los alumnos, si por falta de conocimientos no conseguimos llegar a los alumnos; todo lo que podemos ofrecer caerá en “saco roto” y habremos perdido una buena posibilidad de trabajo.

No debemos olvidar que también debemos dotar a los policías de un medidor, unas técnicas de evaluación que le permitan poder obtener datos sobre el grado de consecución de los objetivos propuestos para saber si el camino elegido es el correcto o por el contrario debemos modificar las estrategias seguidas. Hasta ahora veíamos que no se evaluaba nada y la función del agente que llega a un aula se limita a impartir su materia, pero sale del aula sin saber si a servido de algo o no, repitiendo de manera continua la misma estructura que lo posiblemente no sirva nada mas que para pasar un rato con los alumnos de un centro y justificar una labor que no llega a ningún sitio.

Todos estos contenidos antes presentados conformarían el curriculum de la parte de Educación Vial a impartir a los nuevos agentes en el proceso de formación que reciben en su Academia; como se puede apreciar, un temario básico, concreto, práctico, basado en los recursos y en el cómo de su tarea para poder conseguir los objetivos definidos. La educación vial tiene cabida perfectamente en este temario y es de gran importancia su inclusión en el mismo. Con los temas fijados en el proceso de selección y los añadidos en la fase de academia podríamos afianzar una formación básica que se iría completando con la experiencia, la formación continua y el saber personal de cada agente.

#### **4.4 HACIA EL DESARROLLO DEL MODELO DE INTERVENCIÓN.**

Una vez que tenemos agentes formados con unas mínimas garantías, y en los que contamos con unos requisitos personales intrínsecos como el compromiso, la motivación, la ilusión y sobre todo la creencia en lo que imparten, me permito la propuesta de un modelo posible de trabajo aplicable a los diferentes colectivos sociales con los que se quiera trabajar y el cual, cuenta con el resto de agentes externos para completar el proceso. Si la educación vial es cosa de todos debe quedar reflejado en el modelo a plantear; no podemos seguir trabajando cada uno por su lado. La respuesta antes los accidentes de tráfico debe ser sistémica, no aislada de cada colectivo, sino debe tener cohesión el trabajo de todos, complementarse, responder igualmente a unos objetivos comunes y conocidos por todos.

El modelo cuenta con varias fases en su desarrollo:

- 1- Análisis de la situación:
- 2- Identificación de la siniestralidad:
- 3- Desarrollo de la estrategia.
- 4- Evaluación de resultados.

#### **4.4.1 Análisis de la situación.**

Antes de iniciar el desarrollo de nuestra intervención es necesario conocer nuestra Ciudad, el escenario, la población, las características físicas del lugar y sobre todo el ordenamiento del tráfico en la Ciudad. No es lo mismo una Ciudad como donde Salamanca donde las vías son en su mayoría de un único sentido o dos carriles en cada sentido, que Madrid en la que nos encontramos vías con tres o cuatro carriles para cada sentido; ello implica diferencias importantes en la velocidad de circulación, duración de los semáforos y por tanto de travesar las vías, probabilidad de que ocurran mas siniestros, etc. Debemos conocer la Ciudad y poder ser capaces de identificar los principales factores de riesgo de la misma para trabajar sobre ellos y de esta forma PREVENIR. No se trata de un conocimiento exhaustivo de la Ciudad en cuanto a economía, demografía, sociedad o geografía, que seguramente con el paso del tiempo vayamos adquiriendo con nuestro trabajo, se trata de conocer a nuestro enemigo para poder hacer frente al mismo con todas las garantías posibles.

#### **4.4.2 Identificación de la siniestralidad.**

Enlazando con el apartado anterior lo mas importante es saber sobre qué riesgos debemos trabajar en nuestra Ciudad. Para ello debemos realizar un estudio previo en base a los accidentes ocurridos en nuestra ciudad, atropellos, salidas de vía, colisiones, etc... con varias finalidades:

- Conocer cual es el principal responsable de la siniestralidad: ¿el peatón?, ¿el conductor?, ¿las vías?; ello marcará en gran medida nuestra intervención o la dirigirá hacia determinados colectivos. Por ejemplo, y tomando a Salamanca como Ciudad de referencia, podemos apreciar que presenta un elevado número de atropellos en relación a los siniestros que suceden y el número de habitantes que tiene la Ciudad. Ello nos obligará a intervenir con los conductores y los peatones; con los conductores (las principales causas de atropellos son por no respetar la prioridad de paso de los peatones y causas de despistes del conductor) trabajando la necesidad de respetar las normas en lo referente a los



pasos de peatones y semáforos y con los peatones recordando y enseñando como se debe cruzar la calzada por un paso de peatones o un semáforo con seguridad.

- Estudio de los accidentes por zonas: aunque nos pueda parecer que todas las zonas de la Ciudad son parecidas en lo referente al tráfico no es así. La zona centro de las ciudades suele ser siempre la mas concurrida por el tráfico pero a su vez este es mas lento; por el contrario las vías periféricas o avenidas en los barrios suelen ser mas peligrosas debido a la velocidad en que se circula en ellas y las características de la calzada. Haciendo referencia a los centros educativos la problemática de un colegio sito en el centro de la ciudad, en la zona peatonal, es muy diferente a la de otro situado en una gran avenida de dos carriles para cada sentido separados por una mediana. Evidentemente los niños que van al primer colegio tiene un riesgo de atropello muy bajo y sin embargo los del otro colegio deben conocer perfectamente los riesgos que asumen al cruzar la calzada a diario, saber valorar cuando la situación es segura e iniciar la marcha con todas las garantías. Cada zona tiene sus particularidades y debemos conocerlas para que nuestra actuación se adapte al máximo a las necesidades de los destinatarios y realmente sean útiles en su vida diaria.<sup>36</sup>

Un ejemplo de este estudio, podría ser el siguiente referido a Salamanca. Una ciudad de tamaño medio dentro de las que conforman la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con aproximadamente 175.000 habitantes pero que en fechas de curso académico debido a su carácter estudiantil llega a rozar los 210000 habitantes.

En esos momentos conviven en la ciudad personas con conciencias viales diferentes según su lugar de origen; es decir, las normas son las mismas para todos pero la interpretación “no lo parece ser” pues el fenómeno vial es diferente en cada uno de los lugares. Ponferrada por ejemplo, es una ciudad (provincia de León) donde los pasos de peatones son respetados por los conductores sin ninguna duda; en cambio en Salamanca no es así ya que hay un gran número de conductores que no cede al paso al peatón con preferencia surgiendo accidentes al efecto que a simple vista carecen de justificación y en toda medida son evitables: basta con respetar las normas.

---

<sup>36</sup> Datos siniestralidad Salamanca 2014, facilitados por la Policía Local de Salamanca

Igualmente debemos reseñar que a pesar de recibir un gran número de forasteros jóvenes, Salamanca presenta un población envejecida por la necesidad de la búsqueda de empleo de los jóvenes a capitales como Madrid o Valladolid.

Distribucion temporal de accidentes, 2014

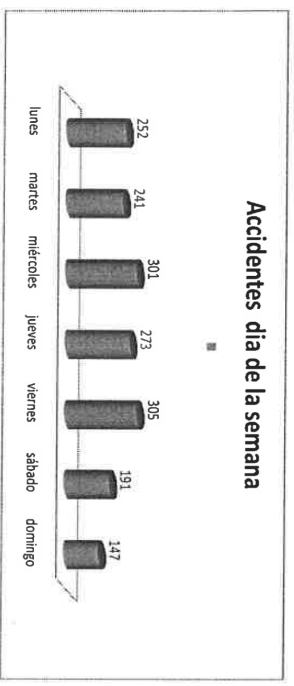
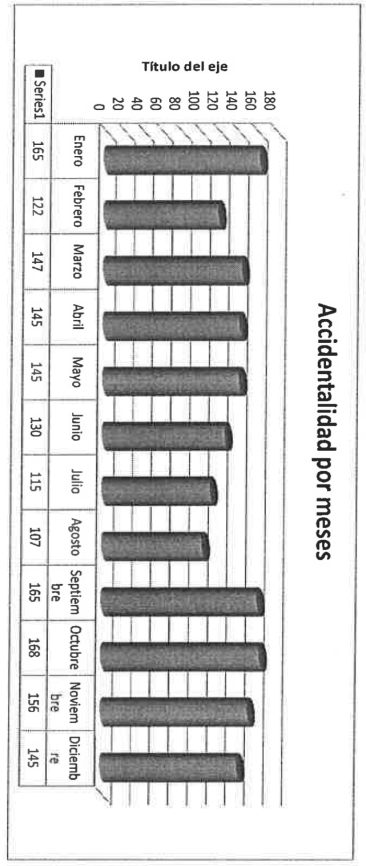
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Enero	5	9	5	3	3	3	4	5	8	4	5	9	5	3	3	2	8	5	5	3	2	8	5	5	5	4	9	5	4	8	
Febrero	1	1	5	10	4	4	1	4	5	1	3	4	8	9	9	3	8	2	5	4	1	5	3	4	1	5	3	3	4	8	
Marzo	2	3	5	8	9	5	8	3	3	4	4	8	5	8	8	3	2	5	8	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	5	
Abril	2	4	5	1	10	5	8	5	4	2	4	4	1	2	1	4	5	4	5	3	8	3	3	3	3	3	3	3	3	5	
Mayo	1	5	5	4	4	8	3	1	3	4	8	4	5	4	4	8	5	4	10	5	4	10	2	3	4	9	3	8	2		
Junio	4	4	3	8	4	8	4	8	10	3	5	2	1	2	4	3	5	5	2	3	5	5	5	2	3	4	1	1	2	2	
Julio	3	4	5	3	2	4	3	4	1	3	3	2	2	2	4	2	5	5	2	3	4	9	4	4	4	4	4	4	4	4	
Agosto	4	1	3	3	4	2	5	1	4	1	3	1	3	3	2	2	4	2	5	5	2	3	4	9	4	4	4	4	4		
Septiembre	9	5	3	2	5	1	3	8	12	4	8	1	3	3	10	2	5	10	8	3	11	1	2	5	5	3	3	5	5		
Octubre	3	3	10	3	2	3	3	8	4	8	1	3	3	10	2	5	2	12	4	11	1	5	5	5	3	10	10	1	8	5	
Noviembre	2	9	9	5	4	2	5	4	2	3	4	5	5	3	3	5	2	12	4	11	1	5	5	3	10	10	1	8	5		
Diciembre	2	4	9	4	4	4	4	2	1	3	3	8	12	4	4	1	4	3	9	4	5	3	2	4	8	4	5	10	5	4	

10 o más accidentes  
Entre 8 y 9 accidentes

promedio

Meses	165
Enero	122
Febrero	147
Marzo	145
Abril	145
Mayo	130
Junio	115
Julio	107
Agosto	165
Septiembre	168
Octubre	156
Noviembre	145
Diciembre	145
Total	1710

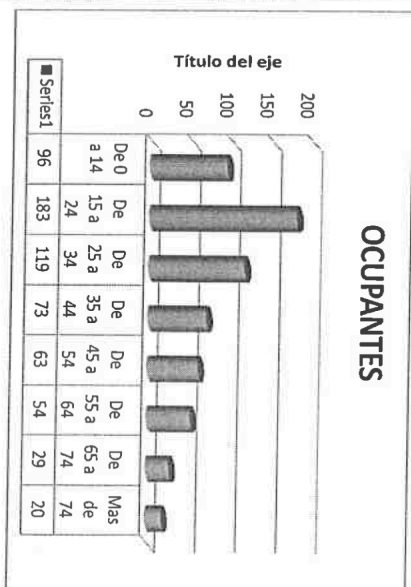
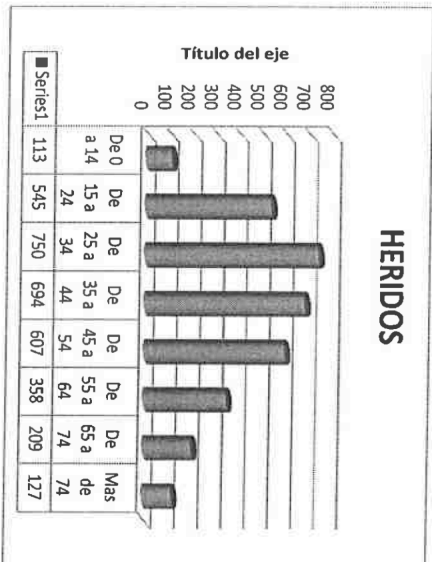
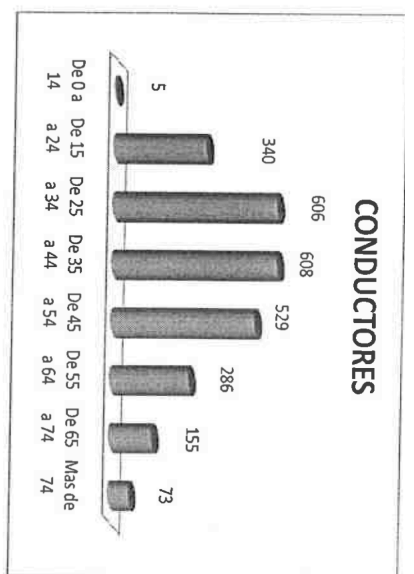
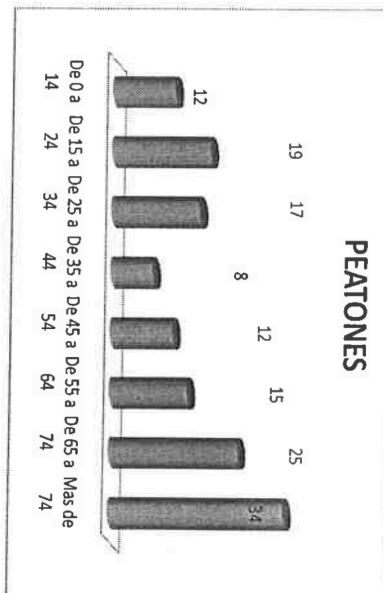
Dias semana	252
lunes	241
martes	301
miércoles	273
jueves	305
viernes	191
sábado	147
domingo	1710





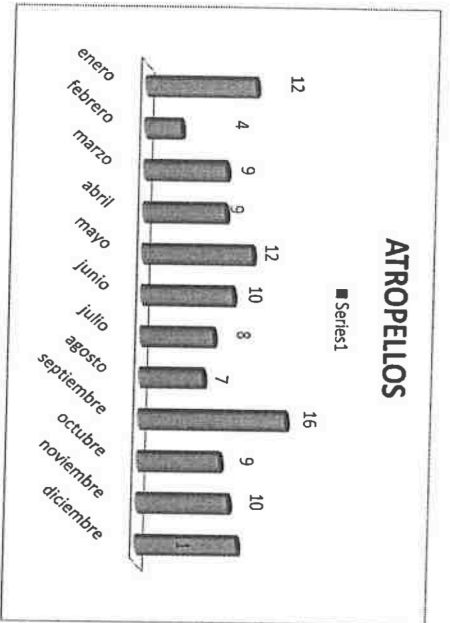
peatón/a		herido/a leve	herido/a grave	herido/a muy grave	muerto/a
96	22	2	1		
conductor/a		herido/a leve	herido/a grave	herido/a muy grave	muerto/a
302	10	1	2		
ocupante		herido/a leve	herido/a grave	herido/a muy grave	muerto/a
163	4	0	1		

ilesos/a  
2789



enero  
febrero  
marzo  
abril  
mayo  
junio  
julio  
agosto  
septiembre  
octubre  
noviembre  
diciembre

12  
4  
9  
9  
12  
10  
8  
7  
16  
9  
10  
11

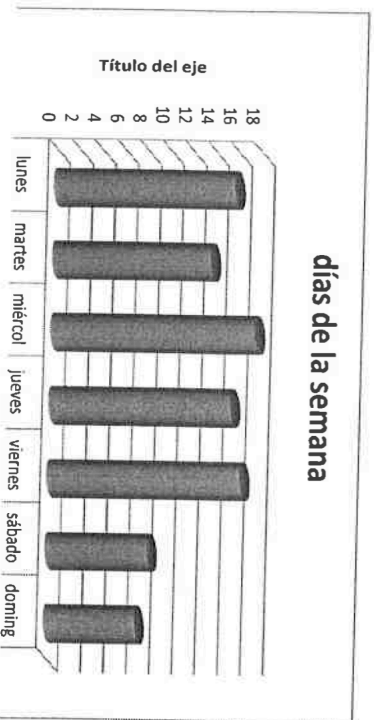


117

Total	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Enero	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	0	0	0
Febrero	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Marzo	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
Abril	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
Mayo	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	
Junio	10	1	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
Julio	8	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	
Agosto	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Septiembre	16	2	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	2	0	1	0
Octubre	9	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0
Noviembre	10	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Diciembre	11	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

lunes  
martes  
miércoles  
jueves  
viernes  
sábado  
domingo

19  
16  
20  
23  
21  
11  
7



Barrio número  
>=5

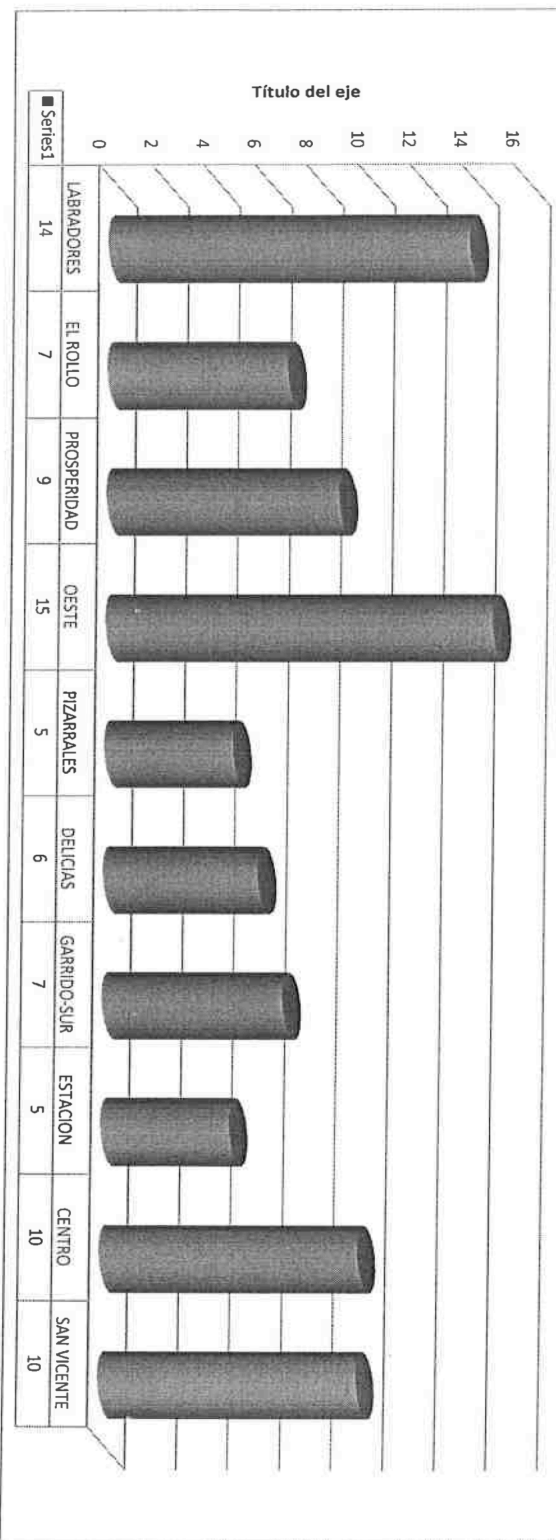
Barrio	número
LABRADORE	14
EL ROLLO	7
PROSPERIDAD	9
OESTE	15
PIZARRALES	5
DELICIAS	6
GARRIDO-SU	7
ESTACION	5
CENTRO	10
SAN VICENTI	10

**ATROPELLOS LESIONES**

	peatón/a
herido/a	96
levarido/a	22
graverido/a	2
muy gra	2
muerto/a	1

- CAUSAS**
- 37 No Respetar Prioridad
  - 37 Despiste Conductor
  - 6 No respetar el peatón la señal de tráfico
  - 2 Peatón, Salir Entre Vehículos
  - 6 Otros
  - 2 Encontrarse el conductor bajo influencia de bebidas alcohólicas
  - 3 Desobedecer Señal de Tráfico
  - 13 Peatón, Cruzar la vía por lugar inadecuado
  - 7 Peatón, Otros
  - 1 Jugar el peatón en la calzada
  - 2 Se desconocen las causas
  - 1 Exceso de Velocidad

**Atropellos =+ de 5**



## Pruebas de alcoholemia AÑO 2014

MES	Accidente						Infracción						Control preventivo						TOTALES					
	Se niega		Negativa		Positiva		Se niega		Negativa		Positiva		Se niega		Negativa		Positiva							
					> 0,15	> 0,25					> 0,15	> 0,25					> 0,15	> 0,25	> 0,15	> 0,25				
Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.	Den.	Ale.					
ENE						1	2					1	2							4	6			
FEB						1	3	1				1						2		4	3			
MAR						2	3					2						1		6	5			
ABR												3						5	3	1	9			
MAY						1						1								4	4			
JUN												1						4		6	1			
JUL							4					2	1					2	1	2	6			
AGO						2						4	2					3	1	10	3			
SEP						2	2					6	5					3		9	7			
OCT						1	1	1	1			7	4					4	1	9	6			
NOV						1	5					5	5					6		12	10			
DIC						2	4					2	4					2	1	6	9			
						13	27	2	2	1	1	27	32					34	9	3	73			
																					69			

**PRUEBAS REALIZADAS**

**ACCIDENTES**

**INFRACCIONES**

**CONTROL**

**TOTALES**

Resultado negativo	2193	2	10031	12226
Resultado positivo	40	61	45	146
Denuncias administrativas	13	28	36	77
Denuncias penales	27	33	9	69
<b>TOTAL</b>	<b>2233</b>	<b>63</b>	<b>10076</b>	<b>12372</b>
Negativas a realizar la prueba	0	2	0	2

**Porcentajes**

Positivos	1,82%	0,45%	1,19%	
Negativas a realizar la prueba	0,00%	3,28%	0,00%	0,02%

- Estudio de las principales infracciones cometidas: muchas de estas infracciones son la causantes de los accidentes; debemos conocer qué tipo de infracciones se cometen para tratar con unos colectivos de concienciar de las repercusiones que pueden tener las mismas (conductotes) y de saber detectar las situaciones de peligro en otros. Imaginemos que una de las infracciones que con mas frecuencia se comete es “no respetar la prioridad de paso de los peatones”; evidentemente el riesgo de atropello es elevado y debemos trabajar con los viandantes como víctimas de estas infracciones la prevención de estas situaciones delicadas. Igualmente hay muchas infracciones que viene derivadas de otras, por ejemplo una persona que conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes es posible que cometa otro tipo de infracciones derivadas de la anterior como conducciones negligentes o infracciones en materia de velocidad. Los colectivos jóvenes son los principales implicados y es necesario reflexionar con ellos sobre este tipo de conductas.
- Conocimiento de las causas de los accidentes: para poder poner freno a los mismos es importante saber por qué se producen. No debemos perdernos en intervenciones globales. Cada uno conoce su ciudad y debe incidir y tomar como ejemplo los propios accidentes sucedidos en su ciudad para que el receptor tenga clara la idea del mismo, pueda analizarla situación perfectamente e incluso participar de posibles soluciones que hubieran sido posibles para evitarlo.
- Concretar la intervención: este el eje central de nuestra intervención. A pesar de desarrollar una actividad genérica de educación vial (como cruzar por un paso de peatones con seguridad por ejemplo), debemos particularizar en cada ciudad en particular o incluso en la zona donde se encuentra el centro en cuestión. Es decir, si el centro donde se encuentra trabajando el policía tiene a su alrededor pasos de peatones o semáforos y queremos enseñar a los niños a cruzar de forma segura para acceder al centro escolar, la mejor fórmula para poder trabajar es servirnos de aquellos recursos que nos presenta el propio entorno, ya que es por donde el niño cruza a diario. Es más, si es posible sería ideal que el policía de la zona pudiera estar presente en las prácticas para que cada mañana cuando lo vean, sepan perfectamente su manera de actuar. Igualmente esto es una oportunidad perfecta para acercar la Policía a la ciudadanía y trabajar el papel de una policía comunitaria o asistencial que ahora mismo creo que reclama la sociedad.



#### 4.4.3 Desarrollo de la estrategia.

Una vez que conocemos perfectamente los accidentes en nuestra Ciudad y hemos analizado las causas ya sabemos sobre lo que tenemos que trabajar de manera particular. La intervención a desarrollar se centra en dos ejes fundamentales a desarrollar:

- Visión global: en las intervenciones trataremos de cuadrar nuestra participación de acuerdo al concepto de educación vial que todos los planes estratégicos de diferentes índole presentan. Debemos trabajar la conciencia, los valores, la detección del riesgo y las soluciones. Las actuaciones de los agentes nunca deben ser hechos aislados; el agente debe saber que en todos los niveles se están trabajando estrategias con unos objetivos globales en los que el también es parte de su consecución. Si hoy la educación vial se centra en por ejemplo en que el ciudadano sea consciente de la importancia de respetar las señales y las normas de tráfico, no podemos enseñar el significado de las señales sin tener en cuenta este extremo; primero se debe adquirir el compromiso de su respeto porque es consciente de sus consecuencias y luego saber que es lo que dice cada una para respetarlas y evitar consecuencias desagradables. Es decir debemos trabajar en consonancia a lo que están haciendo el resto de colectivos y atendiendo a las recomendaciones que regularmente se van redactando por parte de los organismos oficiales ya que son los que tienen los datos de las siniestralidad y los que van modificando o creando nuevos objetivos, con los que hacer frente a esta lacra social.

- Visión particular: cada ciudad tiene sus peculiaridades en función de diversos factores pero sobre todo dependiendo de la conciencia vial. Así existen ciudades en las que se respetan perfectamente los pasos de peatones y otras en las que hay que estar seguro antes de cruzar a pesar de la prioridad de los peatones. Ello conllevará a que cada policía en su ciudad deba trabajar contenidos diferentes. Nuestro entorno es nuestro mejor aliado para poder trabajar la prevención de accidentes; tomar como referencia lo conocido nos facilitará modificar aquellas conductas erróneas o reforzar las correctas. Igualmente la prácticas reales en colaboración con los profesores de cada ciclo será una estrategia vital de trabajo que sin duda marcará la conducta de los alumnos.

Teniendo en cuenta estos dos aspectos, debemos aplicar los conocimientos del agente para hacer efectiva esta estrategia. No se trata en

este trabajo de desarrollar los contenidos a trabajar con cada colectivo porque eso está definido en función de las características de cada ciudad, colectivo y aspectos varios, pero si de reflejar algunas manera de trabajar y apoyar nuestro trabajo en una base sólida.

No solo la entrada en las aulas, asociaciones, centros diversos... es el único medio de poder trabajar con las personas la educación vial. Decíamos que debería ser una respuesta sistémica de toda la sociedad y en base en base a esta premisa debemos involucrar al resto de agentes externos en nuestra misión. Así pues me permito describir una serie de acciones que apoyen nuestras participaciones y que engloban al resto de la sociedad.

- Padres y familias: Son pilares básicos en los que apoyar nuestro trabajo; debe existir una consonancia importante entre lo que se trabaja en las aulas y lo que se hace en la familia. En nuestro caso debe ser igual; no podemos estar mentalizando al niño de los riesgos que conlleva cruzar con el semáforo en rojo, si luego cuando va de paseo con su familia no se respeta esta norma. En los niños creará confusión y duda en esta conducta. Se debe trabajar en una estrecha relación con los padres. No es fácil, pero algunas de la estrategias que podemos utilizar son las siguientes:

- 1- Escuela de padres: se trata de seminarios ofrecidos por la policía en los que primeramente se trabaje con los padres la conciencia vial, los valores, la siniestralidad... y posteriormente se les explique el trabajo que se va a desarrollar con sus hijos en los diferentes ciclos para que apoyen y compartan conductas seguras. La organización de estos seminarios será en colaboración por parte de la policía y los centros educativos o asociaciones de padres que por regla general organizan actividades de este tipo y a los que suelen acudir bastantes personas y máxime aún cuando es formación personal y apoyo a la tarea del docente.

- 2- Reparto de documentación: hay que ser consciente que a pesar de querer muchas familias no podrán acudir por diferentes motivos a este tipo de actos. No por ello debemos de perder la oportunidad de trabajar con ellos ya que son necesarios en nuestro trabajo. Para ello se puede redactar un pequeño documento (folleto) indicando de manera breve los riesgos a los que están sometidos sus hijos en la vía pública (de camino a casa, con la bicicleta, jugando en la calle... lo que vayamos a trabajar) y las soluciones que vamos a aportar a fin de que sean capaces de detectarlos por ellos mismos y poder transitar por la calle de manera segura. Se le explicaría la necesidad de su colaboración y se indicarían los puntos que necesitamos que hagan

con los niños: respetar las normas, corregir al niño cuando se equivoque, irle dotando de cierta autonomía “controlada”... lo que se necesaria. De esta manera, aunque los padres no puedan acudir a las sesiones anteriormente citadas sabrán en todo momento como ayudar y apoyar al trabajo que se está realizando con sus hijos. Recordemos la importancia de que los padres tengan conductas correctas pues serán en una etapa importante de la vida de los niños el espejo en que se miran los niños.

En definitiva se trata de que una manera directa (seminarios) o indirecta (envío de documentación) los padres se involucren en la educación vial de sus hijos reforzando las conductas correctas que se trabajen en el aula y siendo un modelo adecuado para sus hijos. Evidentemente estas acciones se extienden a los contenidos que se impartan a lo largo de todo el curso, donde la misión del policía siempre será complementaria del trabajo del profesor.

- 3- Medios de comunicación: El poder socializador de los medios de comunicación es indiscutible; ocupan gran parte del tiempo libre de las personas ofreciendo una importante fuente de aprendizaje (siempre que sean bien utilizados), hasta tal punto que cuando hablamos de agentes educadores no podemos dejarlos de lado. Ya estudiábamos anteriormente su poder al llegar a la población de diferentes formas y no podemos dejar a estos grandes aliados sin misión en nuestra tarea.

¿En qué manera nos pueden ayudar en nuestra tarea?. En este caso de manera genérica y con mensajes dirigidos a toda la población. La implicación de los medios en la vida social de una ciudad es vital y por regla general viene siendo favorable. La reproducción de las campañas de la DGT en las noticias, anuncios publicitarios de televisión, cuñas en la radio, prensa... son frecuentes; estos responden a la estrategia nacional en base a proyectos comunes para la sociedad española y alcanzar objetivos fijados en planes nacionales y europeos. Se trata de realizar esta misma acción en el plano local; es decir, reproducir campañas con elementos de nuestro entorno.

A continuación se citan diferentes ejemplos para cada uno de los medios.

Prensa: Su reparto material y digital y su carácter local hacen de este medio una gran herramienta con el que poder trabajar la educación vial en adultos y personas de la tercera edad. Se trata de crear una pequeña sección bajo el título de “la policía habla” en el que en base a accidentes que han sido publicados por estos mismo medios se den instrucciones claras, comentarios, consejos que ayuden a comprender las causas de los mismos y eviten un nuevo siniestro. Por ejemplo si en la Ciudad existe algún punto conflictivo (cruces, glorietas...) se analiza el riesgo concreto y se ofrece una solución al mismo. Como la referencia es local todo le mundo conoce perfectamente lo descrito, no es nada genérico, es la ciudad, el lugar por donde todo el mundo pasa; la atención está garantizada. Nadie mejor que la Policía en este caso para poder de alguna manera consensuar una pauta de actuación común para todos los conductores. El resto de agentes de tráfico igualmente trabajarían en consonancia con lo allí descrito. La periodicidad puede ser semanal, quincenal... dependiendo de la localidad de que se trate y la necesidad de transmitir información.

Radio: El objetivo es el mismo pero en este caso serían mensajes cortos, claros y concretos que incidan sobre las principales infracciones de la ciudad que sometan a riesgo al resto de los usuarios, o sobre normas básicas del respeto, educación y solidaridad a la hora de ponerse al volante de un vehículo o ser peatón por la ciudad. Se pueden intercalar cada dos horas en este caso para no perder el sentido deben emitirse por tiempo determinado, por ejemplo la primera semana de cada mes, o cada lunes, dependiendo ya del resto de trabajo que hagamos con el resto de medios.

Televisión: La televisión local es un medio que nos va a permitir representar de manera gráfica y real la situación que queramos trabajar. En cinco minutos, un día por semana, antes de las noticias locales por ejemplo o incluido dentro de ellas el agente explicará situaciones conflictivas dentro del tráfico de la Ciudad, recomendaciones, o indicaciones siempre referidas al ámbito local. la posibilidad de llevar al espectador la imagen real de lo que estamos queriendo transmitir hará que el mensaje calé mas hondo. En este espacio se puede aprovechar para corregir situaciones que se estén produciendo en la ciudad y que antes de pasar a la fase de las denuncias de tráfico, se tomen las soluciones adecuadas. Se trata de pedir la colaboración ciudadana para solventar conflictos de una manera conjunta.

- 4- Administración Local: indudablemente es la entidad a la que pertenecen los cuerpos de la policía local y su implicación es decisiva en el desarrollo de este proyecto. Los contactos, los convenios, los acuerdos deben ser

canalizados a través del Ayuntamiento ya que es quien tiene los medios y la fuerza necesaria para que otros crean en nuestro trabajo. Es la que nos representa a todos los ciudadanos y que de la mano de la administración se presente este documento le dotará de las garantías necesarias y del interés social necesario para que pueda ser una realidad. Igualmente los costes para la escuela de padres y publicidad en los medios de comunicación deben ser asumidos por el Ayuntamiento quien podría destinar una partida específica para este tipo de proyectos policiales en materia de educación vial.

#### **4.4.4. Evaluación de resultados.**

No podemos olvidar el último paso en el desarrollo de nuestro trabajo. Si vamos a trabajar con diferentes colectivos debemos tener una referencia fiable sobre el alcance de nuestro trabajo y el grado de consecución de los objetivos propuestos. Para ello es necesario dotar al agente de métodos de evaluación simples, pero que le permitan obtener una información de la idoneidad de su trabajo para poder realizar las adaptaciones del mismo necesarias.

Varios son los indicadores que tiene a sus disposición en este aspecto y dentro de los cuales debemos citar los siguientes:

- Agentes de la zona: En el caso de actuaciones puntuales en un centro en el que por ejemplo se ha trabajado como cruzar la calzada con seguridad, sus propios compañeros que acuden diariamente a la puerta de los colegios con las conductas que observen, le pueden transmitir si se hace de forma correcta o no, si hubo cambios antes de la intervención o no.
- Resultados recogidos por los profesores: El enlace con los profesionales debe ser continuo no responder a momentos puntuales una vez al año, en los cuales nos indiquen sus necesidades en las que podamos participar, las mejoras observadas en las conductas de los niños y la evolución por si fuera necesario trabajar mas con un grupo o se consideran los objetivos conseguidos.
- Reducción de siniestros en la ciudad: Sin duda sería el principal referente pero este es un indicador a largo plazo. En cualquier caso podemos estar convencidos que si la educación vial forma parte de la vida de los ciudadanos, los accidentes se verán mermados de manera significativa. Actualmente no existe nada (a excepción de las Campañas

puntuales de la DGT) que nos haga ver que los accidente existen y que son en su gran mayoría evitables. Resulta sorprendente el sentimiento que se produce cuando vemos en la televisión los programas

informativos y nos indican que se ha producido un nuevo accidente en algún lugar con víctimas; ya lo tenemos asumido como otro más, y casi no nos sorprende cuando son vidas humanas que se han perdido por causas algunas de ellas evitables. Nos limitamos a la noticia y debe ser algo más, se deben analizar las causas para que la población conozca el resultados de algunas conductas.

- Valoración de los colectivos: en la asambleas locales siempre se recogen las sugerencias, propuestas, ideas para mejorar la calidad de vida de la ciudad; es un buen momento donde los representantes de la policía pueden recabar información sobre el sentir y la satisfacción de los diferentes colectivos de la Ciudad con los que se ha tenido algún tipo de intervención.
- A través de la información recogida por el agente actuante: antes de finalizar su actividad debe proceder a evaluar sobre lo impartido en la sesión. A través de preguntas, de las participaciones los destinatarios, sus impresiones... se pueden obtener informaciones que nos ayuden a valorar los conocimientos que se han adquirido o los cambios de pensamiento que se han producido.

Podríamos resumir el modelo de intervención que se ha planteado como una apuesta alternativa, con una visión más global de la educación vial, un planteamiento más genérico que acoge a todo el entramado social, con la finalidad de dar una respuesta sistémica al complejo problema de la siniestralidad vial. No sirven las actuaciones aisladas sin un contexto común; si todos somos parte de la educación vial debemos buscar estrategias comunes donde todos tengamos nuestra aportación.

Esta nueva visión del trabajo de la policía comienza con la formación personal del agente. La educación no es un juego; quien entra en un aula se mueve en un terreno muy sensible y debe saber donde pisa. Se trata de una oportunidad de oro para poder presentar, demostrar y concienciar sobre la manera de poder crear una sociedad más justa. Por ello la preparación del agente debe ser algo lo más exquisito posible si bien su bagaje irá aumentando con la experiencia.

Una vez que tenemos satisfecha la faceta de la formación, el modelo le presenta una serie de recursos y actividades alternativas que tratan de

llevar la educación vial a un trabajo integral que se desarrolla a lo largo de todo el año y no se limita a meras visitas puntuales en un aula, una asociación o un centro, sino que el trabajo y la aportación conjunta de todos los agentes externos en la educación llevarán a la consecución de una buena conciencia vial.

Debemos seguir avanzando en estrategias de acción común, con nuevos proyectos innovadores y recordar siempre que la base de todos los propósitos en esta materia pasan por la educación. Si partimos de una base sólida, firme y afianzada tendremos ganado mucho camino en esta lucha por la vida; es necesario dotar de la importancia que tienen las tareas que se desarrollan en esta materia, prepararlas a conciencia y por fin colocar en el lugar que se merece a la educación vial.





## **5-CONCLUSIONES FINALES.**

---



La multitud de experiencias vividas en el mundo del tráfico desde distintas perspectivas, nos dan una visión global del mismo que sin duda marcan las conclusiones que a continuación podemos redactar ... Este trabajo debemos considerarlo como una aportación más a las tareas que se desarrollan en el campo de la Educación Vial. El agente de policía convive a diario con los accidentes de tráfico y las actividades que se desarrollan en materia de Educación Vial pudiendo comprobar que existe un claro desajuste entre lo que se pretende alcanzar y el lugar al que se está llegando. Es decir estamos creyendo y apostando por la Educación Vial como un arma perfecta para luchar contra los accidentes de tráfico por un lado, pero luego a la hora de la verdad no le prestamos la importancia que merece, limitando las actuaciones que se desarrollan a “cubrir expediente” para justificar un número de acciones o que cumplimos con nuestro trabajo, pero en realidad se trata de intervenciones aisladas, sin responder a un objetivo común con el resto de la sociedad y según queda patente, sin apenas contenido formativo.

Es necesario un cambio fuerte en las actuaciones de las policías locales de nuestra comunidad en relación al desempeño de sus funciones en esta materia que nos atañe. No podemos seguir teniendo contacto una vez en la vida con los niños para explicarle el significado de las señales mas importantes, no es lógico justificar de esta manera un trabajo carente de utilidad y quedarnos satisfechos, no se puede olvidar muchos colectivos que están sufriendo las consecuencias del tráfico y no llegamos a ellos por los motivos de panificación, económicos, etc que sean. Montar un parque de tráfico durante unos días y que los niños vayan a pasar el rato una mañana no sirve; necesitamos mas. Estamos tratando de contribuir a formar personas mas responsables, mas solidarias y comprometidas, tenemos que trabajar para intentar salvar vidas y que a su vez esas personas contagien ese sentir. La educación vial es una apuesta por la vida y esas palabras están dotadas de un contenido fundamental.

Del estudio realizado en estos años sobre los accidentes de tráfico y sus consecuencias, las encuestas realizadas a todos los agentes de la Comunidad de Castilla y León que tienen encomendadas estas actividades, la experiencia profesional, el análisis del proceso de oposición y formación de los nuevos agentes de policía y la entrevista con los responsables de estos servicios y los profesores de los centros con los que se participa podemos concluir este trabajo con las siguientes afirmaciones:

- Los accidentes de tráfico son una lacra social que afecta a toda la sociedad. Siguen siendo miles las personas que pierden su vida a consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestro país y cifras elevadas si consideramos

nivel mundial hasta el punto de considerar los accidentes como los principales asesinos de nuestra sociedad, alcanzado cotas importantísimas cuyas consecuencias se puede asemejar a las de las grandes epidemias que han azotado el mundo. Sus consecuencias las tenemos tan asumidas que ya casi no nos inmutamos cuando escuchamos en los medios informativos que otras personas han perdido su vida por un nuevo accidente. La práctica de conducir se ha convertido en algo tan habitual y la tenemos tan interiorizada que se nos olvida que estamos asumiendo un riesgo y que muchas veces se paga un alto precio por ello. Al igual que cuando somos peatones caminamos con una seguridad que nos hace olvidar que podemos ser víctimas de un accidente en cualquier momento. Tenemos que poner freno utilizando las armas que tengamos a nuestro alcance. Son muchas las consecuencias y no solo personales de esta lacra social; recordemos el enorme impacto económico que de forma directa o indirecta asumen todos los ciudadanos. Lo peor de todo es que muchas de las muertes se podían haber evitado; a pesar de lo que podamos pensar muchos de ellos son predecibles y por tanto evitables (un conductor que sabe que se está quedando dormido debe descansar, los peatones saben por donde y en que momento deben cruzar, sabemos cual es un punto negro que de la vía que debe ser corregido...). Los accidentes se deben fundamentalmente a tres factores: el vehículo, la vía y el conductor. Para mi el mas importante y en el que con mas celo debemos de trabajar es con factor humano. Las vías cada vez van siendo mas seguras y la fabricación de los automóviles incluyen mayores sistemas de seguridad. Sin embargo hay accidentes que se atribuyen a las vías o al automóvil pero que con una conducta adecuada por parte del hombre se podrían haber evitado (imaginemos una vía con curvas pronunciadas y estrecha; la probabilidad de una accidente aumenta pero si el conductor responde con una conducción adecuada seguramente no ocurrirá nada). Es por ello por lo que la actuación sobre la persona debe ser la mas completa posible para que los otros factores de riesgo vean mermadas sus posibilidades. Ello se consigue con un elemento clave: la educación. Educación en el mas amplio de los sentidos, para crear usuarios de las vías responsables, solidarios, conscientes del riesgo que asumen y pueden provocar a otros y comprometidos en alcanzar la solución esperada por todos. Estamos por tanto ante un problema mundial con graves consecuencias pero que conocemos la manera de poder minimizar sus daños. Solo es necesario el compromiso social, real y el buen hacer de todos para seguir por el camino correcto como se está demostrado que estamos avanzado en los últimos años con los compromisos que se van adquiriendo.

- Es necesaria una respuesta sistémica de todos los agentes sociales: la formación vial de las personas comienza en la familia, núcleo donde el niño recibirá la educación y que posteriormente se completará con la recibida en otras instituciones como el colegio. Pero si consideramos que educar vialmente es enseñar a aceptar y a comprender las normas, a conseguir ser responsables de sus conductas, empáticos, prudentes, comprometidos, solidarios y sobre todo autónomos para poder circular por las vías en calidad de conductores, peatones o viajeros con seguridad para ellos y para los demás... necesitamos el compromiso de toda la sociedad para conseguir hacer efectiva esta definición tan ambiciosa; todos somos parte del fenómeno vial y la solución tiene obligatoriamente que pasar por la respuesta conjunta de toda la sociedad. La iniciativa de los Gobiernos en materia de Seguridad Vial no es suficiente si el resto de colectivos, asociaciones y en definitiva cada uno de nosotros no aportamos nuestro pequeño granito de arena. Todas las estrategias que se elaboran en diferentes niveles (mundial, europeo, nacional, local...) necesitan de un desarrollo para el que estamos todos convocados, sino todo será papel escrito con el mejor de los deseos. Por ello la respuesta colectiva en busca de objetivos comunes es imprescindible.

La familia por ser el principal espacio con una importancia superior a la de cualquier otro agente en el desarrollo de la personalidad de los hijos (a muchos niveles), su socialización y formación cultural. En las edades más tempranas el niño observa su realidad y responde a ella a través del prisma de la familia. Las características educativas de la familia deben estar por tanto en nuestros planes de actuación en un lugar privilegiado. Por ello la propuesta en el modelo de intervención presentado contempla los seminarios para padres y su vinculación a la formación de sus hijos en materia de educación vial, buscando estrategias de participación conjunta y a pesar de no poder por diferentes razones involucrarse demasiado en la misma. Si no puede ir a formarse para reforzar el trabajo desarrollado en el colegio, le hacemos llegar la formación a través de folletos informativos en el que se le piden de manera simple y concreta, la participación que esperamos de él para completar el trabajo que se está haciendo con su hijo. Son pequeñas acciones que debe desarrollar en los ratos de ocio (como peatón paseando por la calle), cuando usa su vehículo (conductas a desarrollar cuando se viaja en el coche) o cuando simplemente su hijo utiliza la bicicleta (medidas de seguridad a tener en cuenta).

No solamente son los niños los destinatarios de la educación vial aunque sí es por ellos por donde debe comenzar el cambio sustancial en la mentalidad de los ciudadanos. Los jóvenes, las personas adultas, la tercera edad... son

los grupos que conducen a diario, son peatones o se desplazan de forma autónoma con mayor frecuencia; por ello debemos desarrollar estrategias fuera de los centros escolares que nos permitan llegar al resto de personas. Para ello debemos utilizar otras herramientas como los medios de comunicación, debido al poder socializador de los mismos y la forma en la que pueden llegar a estos grupos de ciudadanos a los que nos referimos. La televisión, la radio y la prensa serán grandes aliados si contamos con su implicación (como lo suelen hacer) en el desarrollo de nuestras estrategias de acción. Recordemos que los medios de comunicación constituyen también formas de aprender y conocer importantes y configuran gran parte del tiempo del ocio y tiempo libre de las personas. En el modelo de intervención propuesto se proponían diversas formas de participación de los mismos dentro del plan que hayamos fijado; debemos trabajar en consonancia con los medios de comunicación de ámbito local porque ellos van a ser de gran ayuda a la hora de acercar parte de nuestras acciones a los diferentes colectivos. No debemos perdernos en grandes artículos de prensa, o informaciones largas. El mensaje debe ser claro, sencillo, para que llegue sin lugar a dudas y todo el mundo entienda lo que exponemos y pedimos; todo ello referido al ámbito local para dotar de mayor garantía al mensaje por su cercanía, su utilidad, su practicidad... Las campañas de índole nacional harán su trabajo que se verá reforzado por el nuestro a nuestro nivel, nuestra Ciudad.

En otro ámbito la administración local debe ser nuestra compañera de trabajo para poder cumplir con todo lo expuesto. Las policías locales se convierten en un medio para poder concretar acciones y ejecutar proyectos de índole nacional. A la hora de poder desarrollar nuestro proyecto todo aquello que se lleva el sello de “público” es una garantía y una puerta abierta que nos permitirá desarrollar nuestro trabajo con un mayor apoyo. Es un aval con cuyo apoyo ya estamos dotando a la intervención de una repercusión social positiva para todos; implica el apoyo de la sociedad para trabajar en el firme compromiso de mejorar nuestra calidad de vida. Una de las principales funciones que tienen las administraciones públicas es la elaboración, promoción, implantación y mejora de la educación vial, por ello su participación en este proyecto se vuelve imprescindible; estamos por tanto ante un agente ecuador de primer orden. Igualmente su cercanía al ciudadano para el que trabaja y debe servir la convierte en una colaboradora eficaz en este modelo de intervención.

No debemos olvidar el trabajo conjunto con los centros de formación de conductores. Ellos son los responsables de preparar a las personas que en un corto periodo de tiempo serán conductores en nuestra Ciudad. Debe

existir una relación fluida y una comunicación en ambos sentidos para corregir o potenciar aquellos extremos que se observen en las vías públicas por la policía y puedan contribuir a una mejor formación de los nuevos conductores.

Por todo lo expuesto es necesaria una respuesta global por parte de todos con la finalidad única de crear una sociedad más solidaria y más segura, con estrategias coordinadas y objetivos comunes, cada desde su parcela de trabajo pero con la idea de que formamos parte de un proyecto común, la educación vial.

- La labor de la Policía Local en materia de educación vial es pieza clave para trabajar conductas viales mas seguras: la posición de cercanía con el ciudadano, el conocimiento de los problemas causados por el tráfico, sus consecuencias y la etimología de los mismos y en definitiva su propia identidad, hacen de los agentes una herramienta de base imprescindible que no se puede obviar. Debemos tener siempre presente que su función es la de colaborar o complementar el trabajo de los verdaderamente profesionales y responsables de la educación, los maestros. El desempeño de estas tareas convierte a los cuerpos policiales en una verdadera policía comunitaria propia en consonancia al modelo que actualmente nuestra sociedad solicita. Esta grata labor que su vez se convierte en una oportunidad única de poder trabajar la educación vial, no debe caer en manos de cualquier profesional ni ser impartida sin lógica o sin responder a una lógica. Los agentes deben tener una formación adecuada como en cualquiera de las parcelas en las que se basa su trabajo para conseguir con el mismo, convertir esta oportunidad que nos brindan los centros educativos en una verdadera oportunidad de transmitir valores a los más jóvenes. La labor de los agentes se puede encuadrar dentro de las actuaciones de las administraciones locales en materia de seguridad vial, dotando de esta manera a las mismas de los medios necesarios para la consecución de los objetivos. No solo debemos limitar estas acciones a los centros educativos, sino que existen otro tipo de colectivos en los que también es necesario la intervención de los agentes por ser colectivos vulnerables (tercera edad, personas con discapacidad física o psíquica...). Nos encontramos por tanto ante una figura capaz de idear, planificar, desarrollar y evaluar acciones formativas en materia de educación vial con garantías.

- Deficiencias en la formación de los Agentes en materia de educación vial:  
Los resultados avalan esta hipótesis que se puede verificar a través de la información que facilitan los propios agentes. Existen varias contradicciones al respecto. Por un lado estamos definiendo la educación vial como una apuesta por la vida, nuestra arma para luchar contra la lacra social que son los accidentes de tráfico y sus consecuencias cuando otras alternativas como la mejora de las vías o los sistemas de seguridad en los vehículos, ayudan también pero son insuficientes; creemos en la labor excelente que desarrollan las policías locales en la formación vial y muchos autores la sienten imprescindible, considerándola como una de las respuestas de la sociedad en bloque en el seno de las administraciones públicas. La gran mayoría de las policías locales de Castilla y León (capitales de Provincia) tienen reservados espacios en sus horarios para desarrollar este tipo de tareas por los centros educativos y otros colectivos más vulnerables. Somos conscientes de que cuando una persona entra en un aula para realizar una intervención educativa lo debe hacer con todas las garantías de éxito posibles (podemos generar conductas erróneas, transmitir el mensaje de forma que no llegue adecuadamente...). Sin embargo, cuando analizamos la formación profesional de los agentes que desarrollan estas tareas nos damos cuenta que carecen de ella, o en el mejor de los casos es muy pobre, considerándola por ellos mismos como escasa o inexistente. Analizando el ciclo formativo de los policías nos sorprende ver como tanto en el proceso selectivo como en el de formación (una vez finalizada la oposición) no aparecen temas relacionados con la seguridad vial; si los propios en materia de tráfico pero por el contrario ninguno de la rama que nos ocupa. Todo esto me lleva a plantearme si lo que actualmente estamos haciendo tiene alguna utilidad o carece de sentido, si ciertamente creemos en la educación vial como solución y freno a los problemas del tráfico o realizamos acciones aisladas con la finalidad de “cubrir expediente”, si el trabajo del policía se considera parte de una respuesta social conjunta o no responde a ningún motivo en concreto tratándose solo de una visita de la policía a las clases de los alumnos. Dudo ciertamente de la apuesta por este tipo de acciones a la vista de los resultados obtenidos y lo experimentado en mi vida profesional. Creo sin duda que estamos perdiendo una oportunidad única de trabajo, que se está desaprovechando la posibilidad de crear unos buenos cimientos capaces de sostener una formación vial complementaria que hagan seres mas respetuosos, solidarios y responsables de sus conductas.

Por ello es necesario una actuación inminente con estos policías a los que se les supone una predisposición diferente para dedicarse a estas tareas así como una formación continua que responda igualmente a los cambios que



con frecuencia experimenta el mundo del tráfico. Estos planes deben algunas consideraciones en común:

- El apoyo de las administraciones locales en la formación de los Policías en diferentes momentos: en el periodo de oposición, durante el periodo de formación en la academia y a lo largo de su carrera profesional para estar siempre al día de los cambios que experimenta el mundo del tráfico, que como sabemos no es un fenómeno estático sino que experimente cambios de forma continua.
  - La idea de que los programas a desarrollar deben tener un enfoque sistémico y global, contando por tanto con la participación de otros agentes educadores y colectivos implicados en la educación vial (universidades, centro superior de educación vial...). Al igual que los programas que luego desarrollarán en un futuro estos agentes en sus intervenciones, su formación debe ser desde el primer momento algo abierto, contando con la colaboración de todos, estableciendo desde el primer momento esos lazos de unión y respuesta común.
  - La aportación de diferentes estrategias y metodologías que le permitan trabajar con cualquier colectivo con garantías de éxito, así como facilitarle métodos de evaluación para poder ir modificando sus intervenciones y convertirlas en verdaderos instrumentos educativos.
  - Capacitar a los agentes para poder crear sus propios planes de acción con los que hacer frente al objetivo de la prevención vial.
- Necesidad de intervenir con diferentes colectivos: Generalmente las acciones de los agentes se centran en los centros educativos y en los ciclos de primaria y secundaria. ¿Y el resto?. Es cierto que estamos trabajando con la base pero debemos de recordar que ya hay alumnos de mayor edad que usan ciclomotores por las vías, que existen personas con discapacidad que necesitan de asesoramiento para desplazarse con seguridad, que existen personas (tercera edad) con sus capacidades físicas y sensoriales mermadas por el paso del tiempo que necesitan de nuestra ayuda. Centrarnos solamente en los niños sería un error que se está cometiendo con bastante frecuencia; no podemos tener una visión sesgada de la educación vial. La educación es un proceso que se extiende a lo largo de toda la vida y como tal debemos actuar así. Recordemos la vulnerabilidad de las personas mayores cuando atraviesan una vía o los peligros que generan cuando son conductores y no son conscientes de sus limitaciones. En contra el carácter desinhibido de los mas jóvenes que utilizan sus vehículos para hacer alarde

de su destreza en la conducción olvidándose que las vías son lugares compartidos por personas de diferentes características. Por ello el carácter de nuestras intervenciones debe ser con todos los colectivos posibles y dotar de globalidad a las mismas tal y como hemos venido viendo a lo largo de todo el trabajo.

Con este pretendemos mostrar a los agentes actuantes una manera diferente de trabajar. Existen sin duda muchos modelos de intervención muy válidos y que tienen una trascendencia importante por el tipo de organismos que los organiza. En este caso, se ha pretendido presentar un modelo que ayude a los policías locales a desarrollar su trabajo de la mejor manera posible, comenzando con una buena formación personal procurada por la propia administración de la que forman parte y con la actualización de la misma de forma periódica. Este extremo es importantísimo y en la actualidad está bastante descuidado. La oportunidad de llevar este trabajo mas allá se nos puede derrumbar por la escasa formación de los agentes y la carencia de un programa en concreto que también les haga saber que se espera de ellos y sus intervenciones.

Por otra parte no podemos perder el carácter global que debe tener cualquier iniciativa vial, pues todos somos parte de la solución, y se implica a los diferentes colectivos (administración, familias, medios de comunicación, centros de formación de conductores, asociaciones que trabajan a favor de la seguridad vial...) desde la perspectiva local. El ámbito de actuación de los agentes será el de su localidad y debe conocer e implicar a los diferentes colectivos de su ciudad, que en unas lógicamente serán mas que en otras. Se citan opciones de cuales pueden ser y qué es lo que puede aportar cada uno en su trabajo y en cada momento.

También debemos tener claro que no nos podemos conformar solamente en la actividad que se realiza en las aulas, hay que sacar la educación vial de las aulas a su escenario, las calles, a través de situaciones reales que nos permitan conectar todo lo que transmitimos, con situaciones simuladas (parques infantiles de tráfico) o llevarla a los ciudadanos a través de los medios de comunicación.

Sería muy gratificante saber que este trabajo puede ser de utilidad para los agentes que actualmente desarrollan actividades relacionadas con la educación vial, o al menos, que conozcan que las cosas se pueden hacer de otra manera muy diferente a como se están haciendo ahora. La tarea encomendada no es sencilla y seguramente nunca lleguemos a saber si realmente sirvió para alguna de las personas que tuvimos como destinatarios; pero podemos estar seguros que nuestro trabajo nunca caerá

en saco roto. Si con el contribuimos de alguna manera a evitar situaciones injustas o al menos invitamos a reflexionar sobre las consecuencias de nuestras conductas sobre los demás, ayudaremos a formar personas mas solidarias, respetuosas, empáticas y por supuesto responsables; sin duda alguna haremos un “guiño a la vida”.



## **6-BIBLIOGRAFIA Y WEBGRAFIA**

---



- ALONSO PLA, Francisco. (2001). Formación en seguridad vial. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.
- ALONSO PLA, Francisco y FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Cesáreo. (2004). Ancianos de hoy en el tráfico. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial
- ALONSO PLA, Francisco y FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Cesáreo. (2001). Los jóvenes en el tráfico. ¿Víctimas o culpables?. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial
- ALONSO PLA, Francisco (2008). La conducta social en el tráfico. Práctica y valoración de la población española. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.
- ANDERR, EGG (2008) Ezequiel. La Ciudad Educadora. Córdoba.Ed. Brujas.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Barcelona, ciudad educadora. Diez años de proyecto educativo. Vol. I y II. Barcelona: Instituto de Educación. 2010
- BORREL VIVES, ALGABA GARCIA y MARTINEZ RAPOSO. (2007). Investigación de accidentes de tráfico. DGT. Madrid.
- CARBONELL, E. Y otros. La intervención social en la seguridad vial. 1995.
- CAJIGAO, F. “ La sociedad educadora”, en revista Iberoamericana de Educación, nº 26, pp. 17-33
- CASTAÑO PARDO, Manuel. (1989). Educación Vial en la Escuela. Instituto de Ciencias de la Educación, nº 131. Universidad de Salamanca.
- CASTAÑO PARDO, Manuel (1995): La autoescuela y el profesor de formación vial. Madrid. Ed. Autoestudios.
- CAVA MESA, María (1986): Aprender a conocer tu Ciudad. Tántalo. San Sebastian.
- CIEZA GARCÍA, José Antonio. (2008). “Agentes Educadores y E. Vial”. EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL. pp. 121-131. Salamanca. Editorial Tráfico Vial S.A.
- CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN DE 1934.
- DECRETO 84/2005 DE 10 DE NOVIEMBRE por el que se aprueban las Normas Marco a las que han de ajustarse los Reglamentos de las Policías Locales en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León.
- DELORS, J. (1996). La Educación encierra un tesoro. UNESCO. París.
- DGT (1991). La animación en Educación Vial. Manual del Educador en Educación Vial. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca. Ed. Gráficas Varona.
- DGT (1998). Programa de educación y Seguridad Vial. Salamanca.

- DGT. (1999). Agentes y mediadores sociales. Nuevas vías de intervención. Salamanca.
- DGT (1999). Jornadas de Educación Vial Infantil. Salamanca. Ministerio del Interior.
- DGT (1999-2000). Anuario Estadístico. Ministerio del Interior
- DGT. (2000). Manual Práctico de Educación Vial para la Policía Local. DGT. Salamanca.
- DGT y UNIVERSIDAD DE VALLADOLID (2001); Encuesta de hábitos de salud en conductores españoles. Madrid. DGT.
- DGT. (2003). Manual para la Educación Vial. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.
- DGT (2003) La Educación Vial en los Proyectos Educativos y Curriculares. DGT. Madrid.
- DGT (2004). Educación Vial. Catálogos de recursos didácticos. Salamanca.
- DGT (2005). Plan estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Madrid.
- DGT (2006). Guía de apoyo para la actuación local. Madrid.
- DGT (2008). Estudio descriptivo sobre las necesidades de formación del Policía Local en Educación Vial. Salamanca. Ed. Kadmos.
- DGT (2009). Siniestralidad Vial en España 2009. Dirección General de Tráfico. Madrid. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- DGT. MONTORO GONZALEZ, L; TOLEDO CASTILLO F (2006). Programa de intervención, sensibilización y reeducación Vial. Instituto Valenciano de Tráfico y Seguridad Vial. Valencia.
- ESCOLANO BENITO, A: Municipalidad y Educación en II Jornadas sobre Municipio y Educación. Salamanca, 1984.
- FEMP y DGT; (1999). Manual de Educación Vial para la Policía Local. Madrid.
- Estatuto de Autonomía de Castilla y León
- FEMP (2003). Monitor de Educación Vial. IBECON 2003.
- FIGUERAS, Pilar. (2007) “Ciudades Educadoras, una apuesta por la educación”. CEE Participación Educativa. pp 22-27.
- HERNANDEZ, A.J y otros. La acción sociocultural en los municipios. Madrid. Ed Popular. 1982.
- LEY ORGÁNICA 2/1986 DE 13 DE MARZO, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- LEY 9/2003 de Coordinación de las Policías Locales de Castilla y León.
- MAPFRE SEGURIDAD VIAL (1999). Accidentes de tráfico. El día después. Madrid. Editorial MAPFRE. Colección cuadernos de seguridad vial.
- MANSO PÉREZ, Violeta; CASTAÑO PARDO Manuel (1995). Hacer reforma. Educación para la Seguridad Vial. Salamanca. Editorial Anaya.



- MANSO PÉREZ, Violeta (1993). La Educación Vial en España. Aspectos históricos-comparados y Proyección Social. Tesis Doctoral. Salamanca
- MANSO PÉREZ, Violeta; CASTAÑO PARDO Manuel (2008). Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura. Etrasa.
- MANSO PÉREZ Violeta. (1991). Los talleres en el Educación Vial Escolar. DGT. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.
- MANSO PÉREZ Violeta, OCIO SIMO E. (1992). Aprendo en mi Ciudad. Centro Superior de Educación Vial. Ayuntamiento de Salamanca. I.M.E.
- MANSO PÉREZ Violeta y GARCÍA J.D. (1991). La animación en la Educación Vial. Manuel del animador de Educación Vial. DGT. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.
- MANSO PÉREZ, Violeta; VILAPLANA GIRONÉS, A (1995). El Proyecto Alcoy. Ayuntamiento de Alcoy. Alicante.
- MONTORO L (1989). Alcohol, juventud y accidentes de tráfico. Seminario de alcohol y Juventud. Madrid
- MONCLÚS, J (2007). Los planes estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos. Etrasa. Madrid.
- MONTORO, L (2006) Seguridad Vial: contradicciones entre los modelos y valores que se transmiten a los jóvenes desde la familia, la escuela, la publicidad y la sociedad. Barcelona. Fundación Albertis.
- MONTORO L; otros (2000). Manual de Seguridad Vial: el factor humano. Valencia. Editado por Ariel- Intras.
- MONTORO, L. Y otros. Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías. Síntesis psicológica. Madrid, 1985.
- MUINELO, G. (1996). La Educación Vial y la Policía Local. III Jornadas Nacionales de Educación Vial y Ayuntamientos. El Pto de Sta. María. Cádiz.
- ORDEN IYJ/42/2009, de 14 de enero, por la que se establece el régimen y programa formativo del curso selectivo de formación básica para Policías Locales con categoría de Agente.
- PEREZ CAMPANERO, María. Cómo detectar las necesidades de intervención socioeducativa. Madrid. Ed. Narcea. 1991.
- REAL DECRETO 772/1997 DE 30 DE MAYO por el que se aprueba el REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES (BOE nº 135 de 6 de Junio)
- REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de Noviembre (BOE nº 306 de 23 de Diciembre)
- RODRIGUEZ, C; (1989) “Educación Vial y Policía Local”. Revista Tráfico nº 50. DGT

- RODRIGUEZ, C; (1992). “Presencia de la Educación Vial en el Marco de los Ayuntamientos”. Revista Policía Municipal nº 477.
- TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.
- TONICCI, F. (2004). “Vivir sin coches”. Revista el ecologista.
- TRILLA J; (1993). La Educación fuera de la Escuela. Ámbitos no formales y Educación Social. Barcelona . Ed Ariel.
- UNED (2003). Temario del curso para Educadores Extraescolares. Madrid.
- VAGVERKET. “Visión Zero on the Move”. Folleto elaborado por la Administración sueca de carreteras. 2006.
- VEGA, J.L. (1992). Los accidentes de tráfico en la infancia. Madrid. DGT.
- VILLAR SALGUEIRO, J (2005). Conocimientos básicos de Educación Vial para las Policías Locales. Pontevedra. Ed Soserco.

## WEBGRAFIA:

- [www.dgt.es](http://www.dgt.es)
- [www.jcyl.es](http://www.jcyl.es)
- [www.coet.es](http://www.coet.es)
- [www.bocyl.es](http://www.bocyl.es)
- [www.boe.es](http://www.boe.es)
- [www.cppm.es](http://www.cppm.es)
- [www.academiadepolicia-cm.org](http://www.academiadepolicia-cm.org)
- [www.madrid.es](http://www.madrid.es)
- [www.madrid.org](http://www.madrid.org)
- <http://eduvial.org/ev-eso/>
- <http://aplch.dgt.es/pevi/>
- [www.aprendeeducacionvial.es/](http://www.aprendeeducacionvial.es/)
- [www.circulando.es](http://www.circulando.es)
- [http://europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html)
- <http://www.circulaseguro.com/>
- [www.paueducation.com/charter](http://www.paueducation.com/charter)
- [www.europortal.net](http://www.europortal.net)



## **7- ANEXOS**





- Anexo I: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Organización Mundial de la Salud.
- Anexo II: Hacia un espacio europeo de seguridad Vial
- Anexo III: Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial; es hora de actuar.
- Anexo IV: Plan Mundial para el Decenio de Acción de Seguridad Vial 2011-2020.
- Anexo V: Programa del curso selectivo de formación básica para los agentes de los policías locales de Castilla y León.
- Anexo VI: Cuestionarios de recogida de información para la investigación.





## **ANEXO I**

**Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013.  
Organización Mundial de la Salud.**



## **ANEXO II**

### **Hacia un espacio europeo de Seguridad Vial**



### **ANEXO III**

**Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial; es hora de actuar.**



## **ANEXO IV**

**Plan Mundial para el Decenio de acción de Seguridad Vial 2011-2020.**





## **ANEXO V**

**Programa del curso de formación básica para los agentes de las  
policías locales de Castilla y León.**



## **I.- FASE LECTIVA O DE ACADEMIA: TEMARIO.**

MÓDULO I: TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (110 horas).

REGLAMENTACIÓN DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (40 horas).

Tema 1.- Tráfico, concepto y clases. Factores que intervienen. Importancia del fenómeno circulatorio. Principios fundamentales. Seguridad vial.

Tema 2.- Normativa general sobre el tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial. La ley de tráfico y el procedimiento sancionador. Objeto de la ley. Ámbito de aplicación. Coordinación de competencias. Procedimiento sancionador. Medidas cautelares (70,71,71Bis LTSV). Retirada del vehículo (70 LTSV). Pago de gastos. Contenido de las denuncias. Art. 5 RPS.

Tema 3.- Conocimiento de la terminología. Conocimiento de la terminología. Masas y dimensiones permitidas. La vía.

Tema 4.- Comportamiento en la conducción - normas generales. Normas generales de comportamiento en la conducción. (RGC). Sentido de la circulación. Prioridad de paso. Maniobras. Cinturones de seguridad y cascos de protección. Circulación de bicicletas, ciclomotores y vehículos análogos. Circulación de peatones.

Tema 5.- Estacionamientos. Detención, parada y estacionamiento. Sección 1.<sup>a</sup> normas generales de paradas y estacionamientos. Codificación de infracciones. Reserva de estacionamiento en la vía pública. Estudio de la señalización vertical y horizontal para señalar espacios. Autorizar una actividad donde el estacionamiento está prohibido (carril de circulación). Señalización de un espacio reservado para algún usuario concreto en una zona donde el estacionamiento está permitido.

Tema 6.- Sistema de alumbrado y señalización. Normas generales.

Tema 7.- Señales de circulación. Señales de los agentes, señalización circunstancial y semáforos. De los semáforos. Señales verticales. Marcas viales. Señales en los vehículos.

DERECHO DE LA CIRCULACIÓN (35 horas).

Tema 1.- Vehículos. Normas reguladoras. Condiciones técnicas de los vehículos y sus señales. Señales en los vehículos. Autorizaciones. Identificación del vehículo. Pérdida de vigencia de las autorizaciones. Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia. Duplicado y renovación. Seguros de responsabilidad civil de vehículos.

Tema 2.– Conductores. Permisos y licencia de conducción. Permiso de conducción. Licencia de conducción. Requisitos para obtener permiso o licencia de conducir. Expedición de la autorización administrativa para conducir (tarjeta de plástico). Permisos internacionales de conducción. Códigos comunitarios armonizados y los nacionales.

Tema 3.– Procedimiento sancionador. A potestad sancionadora de la administración. Los principios procedimentales. Desarrollo reglamentario. Aplicaciones por la jurisprudencia. Regulación específica del procedimiento sancionador en materia de tráfico. La fase de instrucción. Los órganos instructores. Los expedientados. Los actos de instrucción. Fase de resolución. Recursos. Los supuestos anormales de terminación del procedimiento. La ejecutoriedad. La anotación y cancelación de antecedentes.

Tema 4.– Conceptos generales básicos sobre transportes. Transporte terrestre. Transporte escolar y de menores. Tacógrafos. Transporte de mercancías peligrosas.

## INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES (35 horas).

Tema 1.– Accidentes de tráfico e intervención policial. Marco normativo de la actuación policial. La policía local como policía judicial. Intervención policial en accidentes. Comunicaciones y coordinación con otros servicios de emergencia. Actuación en accidentes con mercancías peligrosas. La investigación de accidentes. Preparación para la investigación.

Tema 2.– Accidentes de tráfico: concepto y clases. Elementos. Concepto de accidente de tráfico. Clases. Elementos. El vehículo. El factor humano. El sistema o gráfico de blumenthal.

Tema 3.– Teoría de la evolución del accidente. Origen y recepción en España. Desarrollo de la teoría. Aplicación en la práctica.

Tema 4.– Investigación de accidentes de tráfico: inspección ocular de la vía. Inspección ocular. La inspección ocular de la vía. El entorno. Huellas y vestigios. Posiciones finales.

Tema 5.– Investigación de accidentes de tráfico: examen del vehículo. Identificación y autorización. Inspección ocular examen del vehículo. Estudio de los daños.

Tema 6.– Investigación de accidentes de tráfico: la persona como origen de la información. Identificación. La comunicación. La obtención de información. El conductor como fuente de información. Los testigos del

accidente. Información de los usuarios de los vehículos. Entrevistas e interrogatorios. Investigación de la alcoholemia y drogas. Examen del cuerpo de la víctima. Actuación policial en accidentes mortales.

Tema 7.– Investigación de accidentes de tráfico: croquis y fotografía.

Tema 8.– Conclusiones y documentación. El atestado por accidente de tráfico. La reconstrucción del accidente. Causas de los accidentes de tráfico. La documentación de los accidentes de tráfico. La función estadística. Los documentos administrativos, diligencias.

Tema 9.– Derecho penal de tráfico. Responsabilidad penal. Delitos contra la seguridad vial. Delito de conducción a velocidad excesiva. Delito de conducción bajo la influencia de drogas y bebidas alcohólicas. Delito de conducción con temeridad manifiesta. Delito de conducción con temeridad manifiesta con consciente desprecio para la vida de los demás. Comisión de delitos contra la seguridad vial y resultado lesivo. Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Delito de conducción de vehículo de motor o ciclomotor sin permiso o licencia. Delito de creación de un grave riesgo para la seguridad vial.

MÓDULO II: FUNCIÓN JURÍDICO POLICIAL (100 horas).

POLICÍA ADMINISTRATIVA (35 horas).

Tema 1.– Derecho administrativo. Concepto. Fuentes. La jerarquía normativa. La potestad reglamentaria. Ordenanzas y reglamentos de las entidades locales. Clases. Procedimiento de elaboración y aprobación. Los bandos. Las resoluciones de alcaldía-presidente: decretos.

Tema 2.– El acto administrativo. Concepto y clases. Elementos del acto administrativo. Eficacia y ejecutoriedad. Invalidez, anulación y revocación de los actos administrativos. El procedimiento administrativo: iniciación, tramitación instrucción y terminación. Recursos. Documentos administrativos.

Tema 3.– La policía administrativa: concepto. Competencia municipal. La policía local como policía administrativa. Funciones y competencias.

Tema 4.– Venta fuera de establecimiento comercial permanente. Marco normativo. Definición. Autorizaciones. Requisitos de los vendedores. Obligaciones de los titulares de las licencias. Productos autorizados. Productos prohibidos por el R.D. y por otras normas sectoriales. Inspección y sanción. Especial referencia a otras normas administrativas sectoriales estrechamente relacionadas con la venta fuera de establecimiento comercial permanente. Actuación policial en esta materia.

Tema 5.– La ORA estacionamiento limitado. La ora. Evolución. Necesidad de su regulación. Normativa aplicable. Estudio de la normativa actual después de la modificación del R.D.L. 339/1990. Competencias municipales. La figura del controlador. Aplicación de medidas cautelares. Estudio de la jurisprudencia del TS sobre dicha materia

Tema 6.– Derecho urbanístico. Licencias urbanísticas. Infracciones urbanísticas. Edificios ruinosos. Declaración de ruina. Control de la ocupación de la vía pública con grúa y andamios para obras. Vallas publicitarias. Actuación policial en esta materia.

Tema 7.– Precinto de vehículos por deudas. Conceptos básicos. Precinto de vehículos por deudas a la administración. Normativa aplicable: la L.G.T. y el Reglamento General de Recaudación. Precinto de vehículos por orden judicial. Supuestos prácticos. Actuación policial.

#### POLICÍA MEDIOAMBIENTAL (35 horas).

Tema 1.– La prevención medioambiental. Conceptos generales. Organización administrativa del medio ambiente. Delitos medioambientales. Constitución y medio ambiente. Ámbito de protección. Sistema penal del medio ambiente. Protección penal y legislación administrativa. El de-lito ecológico. El delito acústico.

Tema 2.– Contaminación acústica. Consideraciones. Competencias municipales. La inspección acústica. Proyectos acústicos.

Tema 3.– Contaminación atmosférica. La contaminación del aire. Organización administrativa del medio ambiente.

Tema 4.– Contaminación sólida.

Tema 5.– Contaminación radioeléctrica. La normativa en castilla y león.

Tema 6.– contaminación hidrológica. Contaminación hídrica. Infracciones tipificadas por la ley general de sanidad. Práctica policial.

Tema 7.– Drogas institucionalizadas. Alcohol y tabaco. Competencia inspectora y sancionadora. Aspectos fiscales. Contrabando y fabricación. Toma de muestras. Actuación policial. Correspondencia operativa de la unidad temática. Actividades prácticas.

Tema 8.– Establecimientos y espectáculos públicos. Actuación policial.

Tema 9.– Convenios sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres.

## DERECHOS HUMANOS, DEONTOLOGÍA Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LA POLICÍA LOCAL (30 horas).

### A.– DERECHOS HUMANOS Y DEONTOLOGÍA (20 horas).

Tema 1.– Origen de los Derechos Humanos. Mecanismos de control y protección. Desarrollo y codificación de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Tema 2.– Derechos humanos y Constitución. Derechos humanos en España y en Castilla y León.

Tema 3.– Uso proporcionado de la fuerza. Principios básicos de la actuación policial en el empleo de la fuerza. Criterios para el uso de armas de fuego.

Tema 4.– Principio de obediencia debida. Conceptos. Impunidad y obediencia debida. Responsabilidad individual en el cumplimiento de órdenes.. Mecanismos de protección y regulación legal.

Tema 5.– La detención: garantías. Recomendaciones del consejo de Europa.

Tema 6.– Malos tratos. Tortura.

Tema 7.– Racismo. Minorías.

Tema 8.– Ética y deontología profesional. Concepto. Aplicación a la policía.

Tema 9.– Antecedentes de la deontología policial.

Tema 10.– Virtudes, valores y principios policiales en una sociedad democrática.

Tema 11.– Códigos Deontológicos Policiales. Código de las Naciones Unidas. Declaración sobre la Policía. Código europeo de ética policial de 2001.

Tema 12.– Principios Básicos de Actuación.

Tema 13.– Problemas de deontología: la Integridad Policial. Identificación con la cultura organizacional. Corporativismo. Problemática de la corrupción. Total dedicación. El reconocimiento social del policía.

### B.– RÉGIMEN JURÍDICO DE LA POLICÍA LOCAL (10 horas).

Tema 14.– El modelo policial español: Antecedentes. El modelo constitucional. Estatuto de autonomía de Castilla y León.

Tema 15.– Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de fuerzas y cuerpos de seguridad: funciones, organización y relaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

Tema 16.– .– Ley 9/2003, de 8 de abril, de coordinación de policías locales de Castilla y León.

Tema 17.– Decreto 84/2005, de 10 de noviembre, de normas marco de policías locales de Castilla y León. Disposiciones generales. Organización y funcionamiento de la policía local.

Tema 18.– Uniformidad y medios técnicos. Selección. Formación.

Tema 19.– Estatuto de los miembros de los cuerpos de policía local. Derechos y deberes. Régimen disciplinario. Vigilantes municipales y personal auxiliar.

Tema 20.– Normativa funcionarial aplicable a los policías locales.

MÓDULO III: POLICÍA ASISTENCIAL Y COMUNITARIA (150 horas).

TÉCNICAS DE PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN CIUDADANA (55 horas).

Tema 1.– La patrulla. La patrulla policial como servicio público. La vigilancia en las ciudades. Preparación y término del servicio. Tipos de patrulla. Técnicas de patrullaje. Actuaciones en situaciones derivadas de ordenanzas municipales. Actuación policial por otras infracciones administrativas. Actuación policial en supuestos de población de riesgo.

Tema 2.– Seguridad en instalaciones. Seguridad integral. Zonas de protección. Control de accesos. Seguridad en ayuntamientos y centros policiales. Seguridad en casos especiales.

Tema 3.– Identificación y detención. Concepto de identificación y normativa. El control de seguridad. Normas básicas de actuación. Detención. Principios de actuación. Cacheo y registro.

Tema 4.– Persecuciones y actuaciones en inmuebles. Persecuciones a pie. Persecuciones en vehículo. Parada y registro de vehículos. Actuación en edificios y zonas oscuras.

Tema 5.– Traslado y custodia de detenidos. Principios de actuación conducción sobre vehículos. Conducciones a pie. Procedimiento básico de conducción de detenidos. Entrega y recepción. Traslado de personas derivado de competencia municipal. Custodia de detenidos.



Tema 6.– La intervención policial. Concepto de intervención policial. Fases de la intervención. Inicial. Ejecutiva. Final. Evaluación de la intervención.

Tema 7.– El control policia. Zonas de un control. Material y medidas de seguridad. Filtros policiales.

Tema 8.– Protección de personalidades. Principios de actuación de los policías locales en los servicios de protección. Protección integral. Protección dinámica. Protección estática. Observación y tratamiento de la información. Recursos y medios tecnológicos.

Tema 9.– Resolución de incidentes con explosivos. Origen de la amenaza. Comunicación de la amenaza a los efectos. El desalojo o evacuación. La búsqueda del artefacto o requisa. Medidas básicas de seguridad y protección.

Tema 10.– Actuación ante atentados. Medidas básicas de actuación ante atentados terroristas. Dispositivos de cierre. Atentados cometidos con artefactos, con agentes NRBQ (nuclear, radiológica, biológica y química), artefactos mixtos o las amenazas cuando se presuman reales.

Tema 11.– Los servicios coordinados. Planes operativos. Clases. Coordinación y subordinación.

Tema 12.– Seguridad en espectáculos públicos. Protección de espectáculos. Espectáculos en espacios abiertos. Espectáculos en lugares cerrados. Reglamento para la prevención de la violencia en los espectáculos deportivos. Consideraciones. Medidas de seguridad y derechos y deberes de los actuantes y espectadores.

Tema 13.– Reunión y manifestación. Características. Organización y morfología. Misiones de la policía. Características de los comunicados. Actuación ante una masa pacífica. Uso de medios.

PSICOSOCIAL Y TESTIMONIO (30 horas).

PSICOSOCIAL (20 horas).

Tema 1.– Ansiedad y estrés en el trabajo policial. Delimitación del concepto de estrés. Estrés y Policía. Etiología de la ansiedad y el estrés. Estrés como respuesta. Variantes del estrés laboral. Técnicas de entrenamiento psicológico para prevenir el estrés. Señales de alarma.

Tema 2.– Intervención psicológica en situaciones de crisis. Crisis psicológica. Características de la situación crítica. Procedimiento de intervención. Ayuda psicológica en situaciones especiales. Comunicación de malas noticias.

Tema 3.– Psicología de las masas. Las masas. Tipos de masas o multitudes. Violencia colectiva. Catástrofes y comportamientos colectivos.

Tema 4.– Procesos de resolución de conflictos: Definición de conflicto. Elementos del conflicto. Medios alternativos de resolución de conflictos: la mediación. Características de la mediación. Elementos de la mediación. Técnicas de comunicación en la mediación. Errores más comunes de los mediadores. Pasos a seguir en la mediación.

Tema 5.– La comunicación como medio de cambio de conductas. Introducción. Glosario de conceptos: Persuasión e influencia; persuasión y propaganda: y persuasión y ética. Variables que afectan a la persuasión.

TESTIMONIO (10 horas).

Tema 1.– Testimonio. El testigo en el sistema judicial. Testimonio de los miembros de los cuerpos y fuerzas de seguridad. Psicología del testimonio: investigaciones. El testimonio en función de variables personales. Aspectos subjetivos del testimonio. Aspectos objetivos del testimonio.

Tema 2.– Comunicación con testigos y víctimas. Intervalo de tiempo entre denuncia y declaración. LA obtención de información exacta. Reconocimiento mediante ruedas de identificación.

Tema 3.– Actuación profesional. Técnicas para la obtención del testimonio. Preparación psicológica para la intervención. Métodos conversacionales. Métodos coercitivos.

Tema 4.– Relación con toxicómanos y enfermos mentales. Relación con toxicómanos. Concepto de droga. Clases de consumidores. Factores de consumo. Perfil del drogodependiente. Normas de actuación. Enfermos mentales. El trastorno mental y sus causas. Clasificación de algunos trastornos mentales. Otros trastornos no psicóticos. Normas prácticas de actuación.

VICTIMACIÓN Y VIOLENCIA DOMÉSTICA Y DE GÉNERO (40 horas).

Tema 1.– Victimología. Víctimas. Tipos de victimización. Víctimas y policía.

Tema 2.– Comunicación con víctimas y agresores. El proceso de la comunicación y sus elementos. Dificultades en la comunicación: barreras comunicativas. Comunicación no verbal. Estilos comunicativos: dominante, afiliativo y comunicación persuasiva. Comunicación de malas noticias. La entrevista.

Tema 3.– Victimización de la mujer (1): Regulación jurídica, violencia de género y doméstica. Introducción: la ley orgánica 1/2004, de 28 de diciembre de protección integral de la mujer víctima de la violencia de género y el protocolo de actuación y coordinación de las FF. Y CC. De seguridad. Delitos de violencia de género. Medidas procesales: la actuación de las fuerzas y cuerpos de seguridad para la garantía de los derechos de las víctimas.

Tema 4.– Victimización de la mujer (2). Situación actual. Violencia de género en cifras: el ofertorio estatal de violencia sobre la mujer. Repercusión social: importancia de la denuncia. Factores que contribuyen a denunciar.

Tema 5.– Victimización de la mujer (3). Ciclos del maltrato. Tipos de maltrato. Perfiles del agresor y de la víctima. Las consecuencias psicológicas del maltrato doméstico en la mujer. Consecuencias psicológicas del maltrato en menores. Actuación en caso de agresión a la mujer.

Tema 6.– Otra forma de violencia: la trata de mujeres. Definición y regulación jurídica. Causas. Perfil de las víctimas. Fases en la trata de mujeres. Características de este tipo de victimización. Imágenes sociales de la prostitución. Prostitución: claro síntoma de desigualdad. Tratamiento policial.

Tema 7.– La denuncia: diligencias policiales. Coordinación institucional. Actuación de las fuerzas y cuerpos de seguridad para la protección de las víctimas de violencia de género y doméstica. Recogida de la denuncia y elaboración del atestado.

Tema 8.– Recursos de acogida a la mujer víctima de malos tratos en la comunidad de castilla y león. Recursos. Fuerzas y cuerpos de seguridad. Oficinas de asistencia a víctimas. Corporaciones locales. Asociaciones de mujeres.

Tema 9.– Victimización de menores: introducción. Malos tratos en España: tópicos y realidades. Tipos de malos tratos al menor. Causas del maltrato a menores. Actuación policial. Instituciones tutelares.

Tema 10.– Victimización de los mayores. Victimización de personas con discapacidad.

URGENCIAS SANITARIAS (25 horas).

Tema 1.– Anatomía y fisiología básica, tórax, corazón, aparato respiratorio.

Tema 2.– Enfermedades cardiovasculares. Aproximación al paciente con dolor torácico. Síndrome coronario agudo.

Tema 3.– Enfermedades neurológicas. Pérdida de conciencia. Síncope. Coma. Accidente cerebro vascular. Convulsiones.

Tema 4.– Otros cuadros agudos. Hipoglucemia diabética. Shock anafiláctico. Disnea aguda.

Tema 5.– Intoxicaciones. Actitud general ante el paciente intoxicado. Intoxicaciones medicamentosas. Alcohol y drogas de abuso. Intoxicaciones por gases: monóxido de carbono.

Tema 6.– Heridas, hemorragias y quemaduras. Heridas. Hemorragias: exteriorizadas, externas e internas. Quemaduras: la atención al quemado.

Tema 7.– Trauma grave. Fracturas. Traumatismo craneoencefálico. Lesión médulo-espinal traumática.

Tema 8.– Aspectos generales de los accidentes. Seguridad. Atención inicial al accidentado. Movilización del accidentado.

Tema 9.– Aspectos generales de los accidentes II. Material de movilización y poli-trauma: collarín cervical. Camilla de cuchara. Colchón de vacío. Inmovilizador lateral de cabeza. Férulas de vacío. Tablero espinal corto. Tablero espinal largo. Férula espinal de Kendrick.

Tema 10.– Atención múltiples víctimas (AMV) y catástrofes. Mando único. Conceptos. Clasificación. Actitud ante un AMV. Equipo de soporte vital avanzado. Fases en la atención de una catástrofe/AMV.

Tema 11.– Accidentes especiales. Accidentes por inmersión. Hipotermia. Electrocutión.

Tema 12.– Soporte vital básico. Obstrucción vía aérea por cuerpo extraño. Resucitación en niños.

Tema 13.– Atención ante el parto de urgencia.

Tema 14.– Medidas de autoprotección. Control de contagios.

MÓDULO IV: POLICÍA JUDICIAL (70 horas).

DERECHO PENAL (40 horas).

Tema 1.– Concepto y función del derecho penal. Concepto de infracción penal. Clases de infracciones penales. Delito doloso y delito imprudente.

Tema 2.– Formas de aparición del delito: actos preparativos y actos ejecutivos. Personas criminalmente responsables de los delitos y las faltas. Grados de ejecución del delito. Desarrollo del delito y responsabilidad criminal. La vida del delito. Autoría y participación criminal.

Tema 3.– Circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal: Las circunstancias eximentes. La legítima defensa. El cumplimiento del deber. Las circunstancias atenuantes. Las circunstancias agravantes. La circunstancia mixta de parentesco.

Tema 4.– Extinción de la responsabilidad penal. Rehabilitación. De la responsabilidad civil de los delitos y faltas y de las costas procesales. De la extinción de la responsabilidad criminal y sus efectos.

Tema 5.– Las consecuencias jurídicas del delito: penas y medidas de seguridad. Las penas: concepto, fines, clases y efectos. Clases de medidas de seguridad.

Tema 6.– Delitos contra la vida, la integridad y la salud de las personas. Delitos contra la vida. Homicidio doloso. Homicidio imprudente. Asesinato. Aborto. Lesiones a las personas.

Tema 7.– Delitos contra la libertad. La tortura y otros delitos contra la integridad moral. Delitos contra la libertad ambulatoria. Amenazas y coacciones. Torturas cometidas por autoridad o funcionario público. Especial referencia a la violencia de género y en el ámbito familiar doméstico.

Tema 8.– Delitos contra la libertad e indemnidad sexuales. Agresiones sexuales. Abusos sexuales. Acoso sexual. Exhibicionismo y pornografía. Delitos relativos a la prostitución y corrupción de menores. Condiciones objetivas de perseguibilidad e ineficacia del perdón.

Tema 9.– La omisión del deber de socorro. Delitos contra la intimidad. El derecho a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio. Delitos contra el honor: injuria y calumnia. Omisión del deber de socorro.

Tema 10.– Delitos contra las relaciones familiares: Compraventa de menores. Sustracción de menores. Abandono de familia, menores e incapaces. Uso de menores e incapaces para la mendicidad.

Tema 11.– Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico: Hurto. Robo: sus clases. Robo y hurto de uso de vehículos. Daños. Distinción entre delitos y faltas contra el patrimonio. Protección penal del patrimonio: identificación por el policía de los elementos que integran estos delitos y faltas.

Tema 12.– Delitos sobre la ordenación del territorio. Delitos sobre el patrimonio histórico. Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente. Delitos relativos a la protección de la flora, fauna y animales domésticos. Disposiciones comunes.

Tema 13.– Delitos contra la seguridad colectiva (I): delitos contra la salud pública. Delitos relativos a drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Tema 14.– Delitos contra la seguridad colectiva (II): delitos contra la seguridad del tráfico. Protección penal de la seguridad vial.

Tema 15.– Delitos contra la administración pública y delitos contra la administración de justicia: especial referencia al quebrantamiento de condena.

Tema 16.– Delitos contra el orden público: atentado, resistencia y desobediencia. Atentado. Resistencia y desobediencia. Desórdenes públicos. Tenencia ilícita de armas.

Tema 17.– Las faltas. Clases de faltas: contra las persona, contra el patrimonio, contra los intereses generales, contra el orden público.

#### POLICÍA JUDICIAL APLICADA A POLICÍA LOCAL (30 horas).

Tema 1.– La función de la policía judicial en la policía local. Regulación. Evolución. Unidades orgánicas de policía judicial. Unidades adscritas de policía judicial. Relación entre agentes de policía judicial de distintas categorías y cuerpos. Comisiones de coordinación de policía judicial. Breve referencia al «agente encubierto»

Tema 2.– Esquema de la organización y competencias de juzgados y tribunales penales. Concepto y clases de competencia. Criterios determinantes de la competencia. Tribunal del jurado. Personas aforadas.

Tema 3.– Esquema del proceso penal, fases. Intervención de la policía local en el proceso penal. Instrucción. Fase intermedia. Juicio oral. Juicio de faltas. Intervención de la policía local en el proceso penal.

Tema 4.– Las partes en el proceso penal: Ministerio fiscal. Acusador particular. Acusador privado. Actor civil. Abogados defensores. Procuradores. Representación de la administración.

Tema 5.– La regulación constitucional y procesal de la detención. Concepto de la misma. Supuestos que legitiman la detención policial. Plazos de detención. Especialidades en relación con los menores de edad. Extranjeros y aforados.

Tema 6.– Derechos del detenido. Habeas corpus. Derechos y garantías del detenido. Comunicación de la detención a la autoridad judicial y al ministerio fiscal. Limitaciones a los derechos del detenido (Art. 527 de la LECRIM).

Tema 7.– Registro, entradas penales y contencioso administrativas. Objeto material de protección. La entrada común: supuestos (consentida por el titular del domicilio; autorizada judicialmente; legitimada por la flagrancia del delito). Contenido de la diligencia de registro. Las entradas administrativas.

Tema 8.– Resoluciones judiciales: providencia, auto, sentencia. Notificaciones y citaciones. Acto procesal.

Tema 9.– Mandamientos, oficios y exhortos.

Tema 10.– Denuncia, querrela, e iniciación de oficio: concepto y diferencias. Virtualidad de los juicios rápidos. Juicios rápidos por delitos: requisitos y actuaciones policiales. Juicio inmediato de falta, requisitos y actuaciones policiales. Virtualidad de los juicios rápidos

Tema 11.– Identificaciones, cacheos, comisos y recogida de elementos probatorios. Modos de identificación del delincuente. Diligencias en orden a la identificación y conservación del cuerpo del delito. La diligencia de inspección ocular. Diligencias de cacheo y registros corporales. El comiso.

Tema 12.– Testimonio y toma de declaración. Declaraciones de los testigos en fase sumarial. Exenciones, dispensas y prohibiciones del deber de testificar. Procedimiento en las declaraciones testificales. Valor procesal del interrogatorio policial.

Tema 13.– Comparecencias, pericias, informes y valoraciones. La pericia. Concepto. Estatuto jurídico del perito. La pericial en la instrucción y en el juicio oral. Especial consideración de las pruebas de alcoholemia como pericia preconstituida.

**MÓDULO V: TÉCNICAS Y ADIESTRAMIENTOS PROFESIONALES (100 horas).**

**TIRO (30 horas)**

Tema 1.– Normas de seguridad con armas de fuego. Normas esenciales de seguridad. Normas de seguridad en galería de tiro. Normas complementarias de seguridad.

Tema 2.– El revólver. Concepto y partes. Mecanismos y mecánica de funcionamiento. Elementos de puntería.

Tema 3.– La pistola. Características de la STAR 28 PK. Partes y componentes. Mecanismos y su funcionamiento.

Tema 4.– Técnicas de disparo. El empuñamiento. Elementos de puntería. Técnicas de puntería. Errores de puntería. Correcciones de las miras. La presión sobre el disparador.

Tema 5.– El cartucho metálico. La vaina. El pistón. La carga de proyección. La bala.

Tema 6.– Los cañones estriados. Características de las estrías. El cañón poligonal. Concepto. Medidas de las armas y los cartuchos. Datos identificativos y denominación de los cartuchos. Cartuchos más usuales.

Tema 7.– Manipulaciones funcionales e interrupciones. Manipulaciones funcionales. Interrupciones.

Tema 8.– Posiciones básicas de tiro defensivo. Posición isósceles. Posición crouch. Posición weaver. Tiro instintivo. Posición de rodilla en tierra. Posición de tiro tras parapeto. Posición de tendido. Tiro nocturno.

DEFENSA PERSONAL (35 horas).

Tema 1.– Neutralización de agresiones mediante el empleo de técnicas de bloqueo y golpe. Posición de seguridad. Técnicas de golpe con brazo y pierna. Neutralización de ataques: bloqueos y esquivas.

Tema 2.– Técnicas de esposamiento y cacheo. Principios generales y normas básicas de seguridad en la intervención policial. Esposamientos de pie, con apoyo y en el suelo, con los grilletos reglamentarios. Normas básicas de cacheo y medidas de seguridad.

Tema 3.– Aplicación policial de luxaciones, proyecciones y estrangulaciones.

Técnicas de control, conducción y resistencia pasiva. Derribos al suelo mediante técnicas de luxación y proyección. Control en el suelo y de pie. Estrangulaciones. Resistencia pasiva de pie, sentado y tumbado. Conducciones (acompañamiento obligado sin esposar).

Tema 4.– Defensa semirrígida reglamentaria. Técnicas de uso; bloqueo, golpe, inmovilización y control.

EDUCACIÓN FÍSICA (35 horas).

Tema 1.– La educación física policial. Objetivos. Metodología.



Tema 2.– El calentamiento. Metodología. Intensidad y duración. Calentamiento tipo.

Tema 3.– Entrenamiento de la resistencia. Clases. Entrenamiento de resistencia.

Tema 4.– Entrenamiento de la fuerza. Manifestaciones de la fuerza. Aplicación práctica.

Tema 5.– Entrenamiento de la velocidad. Tipos de velocidad. Entrenamiento de la velocidad. Ejercicios para trabajar la velocidad.

Tema 6.– Entrenamiento de la flexibilidad. Aplicación práctica-metodología. Los estiramientos.

MÓDULO VI: TRANSVERSAL. (70 horas).

IDIOMA INGLÉS PARA POLICÍAS (30 horas).

GESTIÓN POLICIAL INFORMATIZADA (30 horas).

Tema 1.– Iniciación

Tema 2.– Programas de gestión policial

Tema 3.– Coordinación regional de policías locales

Tema 4.– Coordinación con otras redes (tráfico, 112, otros cuerpos policiales)

II.– FASE DE PRÁCTICAS LOCALES

La fase de prácticas prevista en el artículo 92 de las Normas Marco, que regula la estructura general del Curso de Formación Básica, tendrá una duración no inferior a 300 horas, y se desarrollará en cada ayuntamiento bajo las siguientes condiciones:

Los alumnos de cada ayuntamiento realizarán las prácticas locales bajo la dependencia funcional del Jefe del Cuerpo de Policía Local.

El periodo de prácticas locales abarcará los siguientes aspectos:

1.– Estudio y aprendizaje de contenidos teóricos específicos del Ayuntamiento. Al ser estos contenidos variables, se proponen los siguientes, sin cuantificación de horas:

ORGANIZACIÓN MUNICIPAL

Tema 1.– LA CORPORACIÓN

- 1.– El Pleno del ayuntamiento: competencias
- 2.– La Alcaldía: competencias propias y por delegación.
- 3.– La Comisión de Gobierno. Los Tenientes de Alcalde. Los Concejales.
- 4.– Organismos autónomos municipales.
- 5.– Participación del municipio en mancomunidades u otras entidades supramunicipales.

## Tema 2.– LOS SERVICIOS MUNICIPALES

- 1.– Organigrama de los Servicios Municipales.
- 2.– El reglamento de servicios municipales.

## Tema 3.– EL CUERPO DE POLICÍA

- 1.– El reglamento de Policía Local y/o normas de régimen interno.
- 2.– Organigrama del Cuerpo. Los servicios policiales.

## ORDENANZAS Y REGLAMENTOS LOCALES

### Tema 1.– ORDENANZAS LOCALES

- 1.– Relacionadas con la circulación de vehículos:
  - Reglamento municipal de circulación.
  - Ordenanzas de vados.
  - Reglamentación de auto-taxis
- 2.– Relacionadas con la policía administrativa:
  - Contenedores y recogida de residuos.
  - Régimen de uso de dominio público
  - Abastecimientos.
  - otras

### Tema 2.– ORDENANZAS GENERALES

Reglamentos de ámbito autonómico o nacional aplicables en defecto de los locales, en materia de tráfico y policía administrativa.

## ENTORNO LOCAL

## Tema 1.– EL MEDIO FÍSICO MUNICIPAL

- 1.– Características físicas de la comarca y el municipio.
- 2.– Estructura urbana. Accesos y barrios principales.
- 3.– Avenidas, calles y plazas: situación y nombres.
- 4.– Parques y jardines.
- 5.– Servicios públicos:
  - edificios oficiales (locales, autonómicos y nacionales).
  - transportes públicos urbanos (autobús y taxi) e interurbanos.
  - Centros sanitarios.

## Tema 2.– ESTRUCTURA ECONÓMICA Y SOCIAL

- 1.– La población: estructura. Situaciones especiales (minorías)
- 2.– Sectores de la actividad económica

## Tema 3.– HISTORIA Y CULTURA LOCAL

- 1.– Origen e historia del municipio.
- 2.– Edificios de interés histórico o artístico y otros monumentos.
- 3.– Museos, exposiciones y eventos de interés.
- 4.– Ferias y mercados. Fiestas locales.
- 5.– Personajes locales célebres: históricos y actuales.

2.– Realización efectiva y tutorizada de las prácticas de índole policial en la propia plantilla acompañados, al menos, por un funcionario de carrera.

### PRÁCTICAS DE SERVICIOS: que abarcarán

Central de operaciones.

Regulación de tráfico

Policía de barrio y patrulla

Otras unidades existentes en el Cuerpo

Prácticas varias:

- 1.– Seguridad en edificios públicos

2.– Servicios nocturnos

3.– Servicios especiales: – mercados y venta ambulante

– acontecimientos deportivos

– otros

## **ANEXO VI**

**Cuestionario de recogida de información para la investigación.**





- Los cursos que realizas son:

gratuitos  los pago yo  subvencionados

- El carácter de los cursos es:

obligatorio  voluntario

- El contenido sobre el que versan esos cursos es: (indica del 1 al 5, siendo el 1 el nivel mas bajo y el 5 el mas alto).

Técnicas pedagógicas aplicadas a la E Vial 1 2 3 4 5

Recursos y materiales educativos 1 2 3 4 5

Características psicológicas de los componentes de los diferentes colectivos destinatarios de los programas de E. Vial 1 2 3 4 5

Planificación de objetivos, contenidos, y desarrollo de los programas a impartir 1 2 3 4 5

Técnicas de evaluación de resultados de los programas 1 2 3 4 5

Otros (indica cuales):

---

---

- ¿Qué duración suelen tener los cursos que realizas?

Menos de una semana  Una semana   
Entre una y un mes  Mas de un mes

¿Consideras que su duración es adecuada?

SI  NO  A VECES



-La formación que tienes en materia de E. Vial, ¿la consideras gracias a la oferta educativa de la administración en general, o a tu esfuerzo e interés particular?

A la Administración  A mi interés por la materia

Es un conjunto de las dos

**ACTIVIDADES FORMATIVAS DESARROLLADAS EN MATERIA DE E. VIAL.**

-¿Con qué frecuencia realizas  este tipo de actividades formativas?

Me dedico a ello a diario.

Al menos una vez por semana

De dos a tres veces al mes

De forma muy esporádica

-¿Con qué tipo de colectivos sueles trabajar?

Escolares  Otros colectivos

Tercera edad  Con varios a la vez

Otros (indica cuales): \_\_\_\_\_

-Dentro de esos programas, su función es como:

Organizador  Ponente  Ayudante

Otros (indica cuales): \_\_\_\_\_

-Indica con qué frecuencias trabajas con los siguientes colectivos (siendo 1 el nivel mas bajo y 5 el nivel mas alto)

Educación Infantil	1	2	3	4	5
Educación Primaria	1	2	3	4	5
Educación Secundaria	1	2	3	4	5
Formación Profesional	1	2	3	4	5
Educación Especial/Discapacitados	1	2	3	4	5
Tercera Edad	1	2	3	4	5
Educación para adultos	1	2	3	4	5

-¿Qué temas son los que sueles trabajar en tus actividades?

Aspectos generales del tráfico (normas de circulación)	1	2	3	4	5
Funciones de la Policía Local	1	2	3	4	5
Actitudes y valores frente al tráfico	1	2	3	4	5
Objetivos de las diferentes campañas de la DGT	1	2	3	4	5
Otros temas (indica cuales)					

---

---

¿De donde obtienes recursos para poder preparar estas actividades?

Son recursos personales  DGT

Internet  Bibliotecas

No uso ninguno en particular  Otros (indica cuales):

---

**NECESIDADES FORMATIVAS DETECTADAS EN MATERIA DE E-VIAL.**

-Consideras que tu formación en materia de Educación Vial a la hora de desarrollar tu labor es:

Buena  Regular  Escasa

Para lo que hago me sirve

-¿Crees que existe un interés real por parte de tu Administración en que esta materia se desarrolle de la mejor manera posible?.

SI  NO  SE PODRÍA MEJORAR

-Indica cuales son las principales dificultades que encuentras a la hora de desarrollar tu labor en esta materia:

Mi falta de formación 1 2 3 4 5

La falta de interés de la administración 1 2 3 4 5

La carencia de recursos para poder utilizar 1 2 3 4 5

La falta de interés del destinatario por la E. Vial 1 2 3 4 5

La falta de un programa claro y definido 1 2 3 4 5

El poco tiempo que se dedica a esto y la no continuidad 1 2 3 4 5

Otras (indica cuales): \_\_\_\_\_

-¿Consideras la E. Vial como una herramienta clave para evitar los accidentes de tráfico, crear hábitos y actitudes correctas en el fenómeno circulatorio, y en definitiva mejorar la sociedad?

SI  NO  TAL VEZ

Muchas gracias por tus respuestas, tu tiempo, y tu labor en materia de Educación Vial.