



# CÓMO MEJORAR LA EDUCACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD EN EUROPA



El proyecto LEARN (Leveraging Education to Advance Road safety Now! — Mejorar la seguridad vial a través de la educación) del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), Fundación MAPFRE y la Fundación Flamenca para el Estudio del Tráfico (VSV), tiene como objetivo mejorar la calidad de la educación en materia de seguridad vial y movilidad en Europa proporcionando información, herramientas y recursos para expertos en educación, así como recomendaciones para los responsables de tomar decisiones políticas.

El proyecto se centra especialmente en la educación de niños y jóvenes, puesto que tienen derecho a crecer de forma segura y, por lo tanto, la seguridad vial debe ser una parte importante y natural de su vida cotidiana.

Este documento proporciona un resumen de las principales publicaciones del proyecto LEARN! y sus recomendaciones clave para mejorar cómo se imparte la educación en materia de seguridad vial y movilidad.

## 1. DEFINICIÓN DE EDUCACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

En el ámbito del proyecto LEARN!, se ha establecido la siguiente definición:

La educación en materia de seguridad vial y movilidad cubre todas las medidas que tienen como objetivo influir positivamente en los patrones de comportamiento del tráfico, con especial énfasis en:

- Conocer y comprender las normas y situaciones de tráfico;
- Desarrollar y mejorar habilidades a través de la formación y la experiencia;
- Fortalecer las actitudes positivas y cambiar las que no lo sean, además de potenciar las motivaciones intrínsecas hacia la conciencia del riesgo, la seguridad personal y la seguridad de otros usuarios de la vía para contribuir a tener la seguridad siempre en mente;
- Proporcionar las herramientas necesarias para una elección bien informada del medio de transporte.

El proyecto abarca a la educación de niños y jóvenes hasta la edad de 18 años, centrándose en la educación primaria y secundaria (de 6 a 17 años), ya que es el grupo objetivo de la gran mayoría de las acciones educativas.

bien es vital para que los jóvenes conductores y pasajeros actúen con seguridad en la vía pública, dado su enfoque especializado, es mejor abordar la educación de conductores y pasajeros por separado.

Las estadísticas en materia de seguridad vial habrían justificado tener en cuenta a los niños y jóvenes de hasta 25 años, ya que los jóvenes usuarios de la vía pública de entre 15 y 24 años están sobrerrepresentados en las estadísticas de muertes y lesiones graves. Dado que muchos jóvenes acceden a vehículos de dos ruedas y turismos durante este período, esta situación también requeriría la inclusión de la formación de conductores y pasajeros en este proyecto. Si

Aunque la gran mayoría de las actividades educativas están dirigidas a niños y jóvenes, es importante que la educación vial se considere un proceso de aprendizaje permanente, que abarque a todos los grupos de edad, desde niños pequeños hasta ancianos. Cada grupo de edad puede enfrentarse a diferentes desafíos, pero todos podrían beneficiarse de adquirir más conocimientos, mejorar sus habilidades y contribuir a fomentar una mayor seguridad.

## 2. LA EDUCACIÓN COMO PARTE DEL ENFOQUE DEL “SISTEMA SEGURO”

Puesto que el proyecto LEARN! se centra por completo en la educación efectiva en materia de seguridad vial y movilidad, este documento ofrece recomendaciones para que esta educación sea de mayor calidad en Europa, en calidad de herramienta para mejorar la seguridad de los niños y jóvenes en las carreteras del continente. Sin embargo, la educación sobre seguridad vial y la movilidad nunca deben ir por separado, sino que deben combinarse con otras medidas que traten los factores subyacentes de la seguridad vial.

Los accidentes, así como las muertes y lesiones en la carretera, son casi siempre el resultado de una combinación de distintos factores. El error humano suele ser el eslabón más débil, pero los errores subyacentes en el diseño del sistema viario, como puede ser una infraestructura deficiente o normativas poco claras, también desempeñan un papel importante. Así, la <sup>1</sup>Organización Mundial de la Salud, la Comisión Europea<sup>2</sup> y el Foro Internacional del Transporte<sup>3,4</sup> consideran que el concepto de “Sistema Seguro”, que se basa en identificar y eliminar todos los factores que aumentan el riesgo de sufrir accidentes o aumentan la gravedad de estos, es la mejor práctica internacional en materia de seguridad vial.

En los principios del “Sistema Seguro”, se reconoce la vulnerabilidad de los humanos, así como el hecho de que cometen errores y no siempre respetan las normas. Esta característica es aplicable aún más a los niños y jóvenes, quienes también tienen una serie de limitaciones físicas y psicológicas que pueden poner en riesgo su seguridad. Un sistema seguro tiene en cuenta estas características y limitaciones (“seguridad gracias al diseño”). Esto significa que el entorno debe estar en consonancia con las capacidades de los usuarios de la vía y con los impulsos que el ser humano tiene por naturaleza.

Si bien las recomendaciones de este documento se centran en mejorar la educación, no hay que olvidar que la mejora de la seguridad vial de los niños y jóvenes debe lograrse mediante un conjunto combinado de medidas que abarquen el comportamiento de todos los usuarios de la vía, como mejorar el entorno de la vía, diseñar vehículos que protejan mejor tanto a sus ocupantes como a los que se encuentran fuera del vehículo, hacer cumplir las normas de circulación, fomentar el uso correcto de los sistemas de retención infantil, mejorar la seguridad vial y la educación y sensibilización en materia de movilidad.

El uso de un conjunto combinado de medidas es vital dado que la seguridad de los niños suele estar en manos de otros usuarios de la vía.

*“La seguridad vial de los niños y los jóvenes debe mejorarse mediante un conjunto combinado de medidas que alcancen el comportamiento de todos los usuarios de la vía, mejorando el entorno vial, diseñando vehículos que protejan mejor tanto a sus ocupantes como a quienes están fuera del vehículo, obligando al cumplimiento de las leyes de tráfico, fomentando el correcto uso de los sistemas de retención infantil, mejorando la sensibilización y educación en materia de seguridad vial y movilidad”.*

<sup>1</sup> OMS (nd), Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. <https://bit.ly/3W5ZGRR>

<sup>2</sup> Comisión Europea (2020), Marco político de Seguridad Vial de la UE 2021-2030. Próximo paso hacia la “Visión Cero”. <https://bit.ly/3RD97FJ>

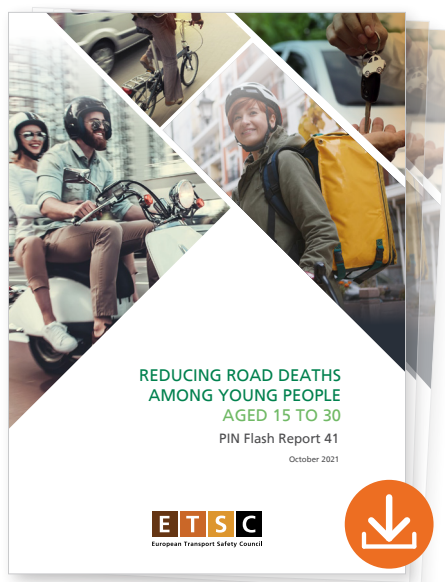
<sup>3</sup> ITF (2008), Towards Zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach. <https://bit.ly/3dwfKpp>

<sup>4</sup> ITF (2016), Zero road deaths and serious injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System. <https://bit.ly/2QF2shw>

Las recomendaciones para mejorar la seguridad de los niños (menores de 14 años) pueden encontrarse en el Informe Flash PIN 43 del ETSC sobre la reducción de las muertes infantiles en las carreteras europeas.<sup>5</sup>



Las recomendaciones para mejorar la seguridad de los jóvenes y adolescentes pueden encontrarse en el Informe Flash PIN 41 del ETSC sobre la reducción del número de muertes en carretera entre los jóvenes de 15 a 30 años.<sup>6</sup>



## RECOMENDACIÓN A LOS GOBIERNOS

- Teniendo en cuenta que todos los niños deben tener derecho a crecer en un entorno seguro, marcarse un objetivo específico para reducir las muertes y lesiones graves en carretera entre los niños y desarrollar medidas complementarias.
- Fijar objetivos de indicadores para la seguridad vial infantil en las estrategias nacionales en materia de seguridad vial.
- Impartir educación sobre seguridad vial y movilidad como parte de la aplicación del concepto de "Sistema Seguro", y garantizar que se lleve a cabo como parte de la continuidad del aprendizaje permanente.

## RECOMENDACIONES A LAS INSTITUCIONES DE LA UE

- En el marco de la revisión intermedia del 5.º Programa de Acción de Seguridad Vial de la UE, y teniendo en cuenta que todos los niños deberían tener derecho a crecer en un entorno seguro, marcarse un objetivo específico para reducir las muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico entre los niños y desarrollar medidas complementarias.

<sup>5</sup> ETSC (2022), PIN Flash Report 43. Reducing child deaths on European roads. <https://bit.ly/PINFlash43>

<sup>6</sup> ETSC (2021), PIN Flash Report 41. Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. <https://bit.ly/PINFlash41>

### 3. LA NECESIDAD DE MEJORAR LA EDUCACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD EN EUROPA

Un informe LEARN! sobre el estado de la educación en materia de seguridad vial y movilidad en Europa demostró que a los niños de educación primaria en toda Europa se les imparte cierta educación básica sobre seguridad vial.<sup>7</sup> Sin embargo, este no es el caso en otros niveles educativos. Para la gran mayoría (81 % de los Estados), la educación vial también se imparte en los centros de educación secundaria, mientras que en una proporción algo menor (69 % de los estados) se imparte en educación infantil. En la educación terciaria (facultades, centros de formación profesional, universidades, etc.), la seguridad vial solo se imparte en cinco Estados en toda Europa.

El informe demostró que existen grandes diferencias entre la cantidad de horas lectivas dedicadas a esta materia, así como en el contenido de las clases. Estas diferencias fueron significativas no solo entre los distintos países, sino también entre niveles educativos.

Si bien la mayoría de los países imparten clases sobre seguridad vial y movilidad en la educación secundaria, la situación general es que en este ámbito el número de horas dedicadas a esta materia es escaso. Además, mientras que en educación primaria la educación vial generalmente consiste en clases tanto teóricas como prácticas, en educación secundaria cambia considerablemente a solo clases teóricas.

Es importante destacar que la gran mayoría de los países europeos han firmado la Convención sobre la Circulación Vial de la UNECE (también conocida como la Convención de Viena de 1968) y, por lo tanto, se han comprometido a impartir clases de educación vial.<sup>8</sup>

**“Artículo 3, apartado 5 bis. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para que se imparta enseñanza sobre seguridad vial de manera continua y sistemática, en particular en las escuelas de todos los niveles.”**

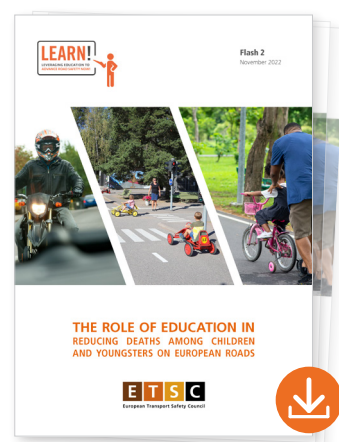
La descripción general del informe LEARN! demostró que, en la práctica, la mayoría de los países europeos no cumple por completo con sus compromisos y, por lo tanto, deberían esforzarse más para mejorar la calidad de la educación en materia de seguridad vial y movilidad, en particular en educación secundaria.

El segundo informe Flash de LEARN! demostró que durante la última década la seguridad vial de niños y jóvenes ha mejorado considerablemente en casi todos los países de Europa.<sup>9</sup>

Y, sin embargo, 809 niños con edades comprendidas entre los 0 y los 17 años (ambos incluidos) resultaron muertos por accidente en la UE solo en 2020 y más de 11 000 durante la década anterior. Por lo tanto, es necesario esforzarse más para mejorar la seguridad vial de los niños y jóvenes en Europa.

Este informe Flash de LEARN! también demostró que la mortalidad en accidentes de tráfico aumenta considerablemente después de los 13 años de edad, franja en que una de cada cinco muertes de jóvenes de 17 años es resultado de una colisión en carretera.

A pesar de que, de media, en la UE las muertes infantiles en carretera representan el 6,5 % del total de muertes infantiles, las muertes en carretera de jóvenes representan el 18 % de todas las muertes para ese grupo de edad. Esto subraya, además, que deben dedicarse más esfuerzos a mejorar la seguridad de los jóvenes en particular, y que este colectivo que estudia en centros de secundaria podría beneficiarse de recibir clases de seguridad vial de forma estructural como parte integrante de su plan de estudios.



<sup>7</sup> ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <https://bit.ly/LearnStatus>

<sup>8</sup> Comité Económico de las Naciones Unidas para Europa (1968/2006), Convención sobre la circulación vial (versión consolidada de 2006) <https://bit.ly/2RRMKOb>

Chipre, Islandia, Irlanda, Kosovo y Malta no han firmado el Convenio sobre la circulación vial.

<sup>9</sup> ETSC (2022), LEARN! Flash 2 – The Role of Education in Reducing Deaths among Children and Youngsters in Europe. <https://bit.ly/LEARNFlash2>

#### 4. MEJORAR LA EDUCACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD EN TODA EUROPA

En línea con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)<sup>10</sup>, la UE solo puede llevar a cabo acciones que apoyen, coordinen o complementen las acciones de los Estados miembros y debe respetar su responsabilidad sobre el contenido de la enseñanza y la organización de los sistemas educativos.

Si bien esta característica explica por qué, a diferencia de la seguridad de los vehículos y las infraestructuras, no existen leyes de la UE dedicadas a la educación en materia de seguridad vial y movilidad, no significa que el problema no pueda abordarse para nada en el ámbito de la UE. La UE ha financiado distintos proyectos europeos en el pasado, como el proyecto ROSE 25 a principios de la década de 2000, que desarrolló una guía de buenas prácticas para la aplicación de la educación vial en los Estados miembros<sup>11</sup>. La UE sigue apoyando programas educativos a través del fondo Erasmus+, como el proyecto “Moving Stars” (programa de fomento de desplazamientos seguros a los centros educativos).<sup>12</sup>

Sin embargo, en comparación con otras áreas de la seguridad vial, la educación sobre seguridad vial y movilidad recibe poca atención por parte de la UE. Así se refleja en el Plan de Acción Estratégico sobre la Seguridad Vial de la Comisión Europea de 2018, que establece acciones para mejorar la seguridad vial, entre las que se encuentran la aplicación de medidas regulatorias y la puesta en marcha de estudios.<sup>13</sup> Sin embargo, en lo que respecta a la educación, simplemente se incluyeron compromisos voluntarios del sector educativo (por ejemplo, hacer que la educación sobre seguridad vial y movilidad forme parte del plan de estudios convencional) sin determinar ninguna acción específica. Del mismo modo, en el marco de la política de seguridad vial de la UE para 2021-2030 de la Comisión Europea no se ha incluido ninguna acción para mejorar la calidad y cantidad de educación en materia de seguridad vial y movilidad en Europa.<sup>14</sup>

Esto subraya que se pueden –y se deben– dedicar más esfuerzos en la UE para mejorar la cantidad y calidad de la educación sobre seguridad vial y movilidad y en Europa. El Parlamento Europeo lo reconoció en una resolución que establece sus recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la “Visión Cero”<sup>15</sup>, en la que instaba a la Comisión Europea, así como a los Estados miembros de la UE, a tomar medidas con respecto a la mejora de la educación sobre seguridad vial y movilidad.

En primer lugar, el Parlamento Europeo ha pedido a la Comisión Europea que desarrolle indicadores clave de rendimiento sobre la educación sobre seguridad vial y movilidad en los Estados miembros, de manera similar a la Comisión Europea, que ya ha establecido indicadores clave de rendimiento para otras cuestiones relacionadas con la seguridad vial, como el exceso de velocidad, el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, así como la conducción bajo los efectos del alcohol y las distracciones.

En segundo lugar, el Parlamento Europeo ha solicitado a la Comisión Europea que desarrolle herramientas en el ámbito de la UE para diseñar, aplicar y evaluar la educación en materia de seguridad vial y movilidad. La importancia de este concepto fue reconocida por el proyecto ROSE, financiado por la UE a principios de la década del año 2000 y mencionado anteriormente, que afirmó que “un intercambio estructurado sobre prácticas de educación vial en toda Europa generar un valor agregado significativo para los profesionales de la educación vial en todos los Estados miembros de la UE. El hecho de entender de forma común los diseños de la evaluación permitirá llegar a resultados cada vez más comparables de las evaluaciones en materia de educación vial. Esta circunstancia podría mejorar el conocimiento sobre las diferencias en los resultados del programa debido a las diferencias socioculturales entre los países. Los resultados permitirían entender mejor los efectos reales de las estrategias y los mecanismos en las intervenciones en educación vial”.<sup>16</sup>

<sup>10</sup> Unión Europea (2012), Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). <https://bit.ly/TFEU2012>

<sup>11</sup> ROSE25 (2005), Booklet Good Practice Guide On Road Safety Education. <https://bit.ly/2GeDjgi>

<sup>12</sup> Encontrará más información sobre el proyecto Moving Stars en el sitio web del proyecto: [www.movingstars.eu](http://www.movingstars.eu)

<sup>13</sup> Comisión Europea (2018), Europa en movimiento. Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia. Anexo I. <https://bit.ly/2RtiqZN>

<sup>14</sup> Comisión Europea (2020), Marco político de Seguridad Vial de la UE 2021-2030. Próximo paso hacia la “Visión Cero”. <https://bit.ly/3RD97FJ>

<sup>15</sup> Parlamento Europeo (2021), Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» (2021/2014(INI)) <https://bit.ly/3ARr3GZ>

<sup>16</sup> ROSE25 (2005), Booklet Good Practice Guide On Road Safety Education, p. 24. <https://bit.ly/2GeDjgi>

Basado en extensos debates y deliberaciones del grupo de expertos de LEARN!, formado por algunos de los principales conocedores del ámbito de la educación sobre seguridad vial y movilidad en Europa, el proyecto LEARN! ha desarrollado los Principios claves de LEARN!<sup>17</sup> y el Manual de LEARN!<sup>18</sup>, que podrían servir como puntos de partida para el desarrollo de los indicadores clave de rendimiento de la UE y las herramientas de la UE, respectivamente, según lo instado por el Parlamento Europeo.

Además, el Parlamento Europeo animó “a todos los Estados miembros a garantizar la impartición de una educación de alta calidad en materia de seguridad vial que comience en el colegio y que forme parte del aprendizaje permanente”.

## RECOMENDACIONES A LAS INSTITUCIONES DE LA UE

- Desarrollar herramientas de la UE para diseñar, aplicar y evaluar la educación en materia de seguridad vial y movilidad.
- Permitir un intercambio estructurado sobre prácticas de educación sobre seguridad vial y movilidad en Europea, por ejemplo, organizando dicho intercambio estructural o aportando financiación a las estructuras de intercambio existentes.
- Continuar aportando fondos para proyectos de educación en materia de seguridad vial y movilidad a través de fondos de la UE como Erasmus+.

<sup>17</sup> ETSC (2020), The LEARN! Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <https://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

<sup>18</sup> ETSC (2021), The LEARN! Manual for Developing and Evaluating Traffic Safety and Mobility Education Activities. <https://bit.ly/learn-manual>



## 5. MEJORAR LA EDUCACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD EN EL ÁMBITO LOCAL Y ESCOLAR

Con el fin de mejorar la calidad y la provisión de educación en materia de seguridad vial y movilidad en los países europeos, el grupo de expertos de LEARN! redactó los Principios clave de LEARN!: 17 recomendaciones que deberían implantarse en todos los países para garantizar que todo el mundo, y especialmente los niños y jóvenes, reciban educación de calidad en seguridad vial y movilidad.<sup>19</sup>

Estas recomendaciones están dirigidas, en primera instancia, a los responsables de formular políticas en el ámbito nacional, regional y local. Sin embargo, la mayoría de las recomendaciones son directamente aplicables a los centros escolares y, por lo tanto, los equipos directivos y el profesorado (persona de contacto en materia de tráfico) también pueden usarlas fácilmente en sus centros.

Los 17 principios clave se exponen con mayor detalle en el informe, donde también van acompañados de ejemplos de mejores prácticas que ilustran cómo se pueden aplicar en la realidad. Los principios se clasifican en cinco grupos clave.

El primer grupo de recomendaciones se centra en el **derecho a la educación**. La educación en materia de seguridad vial y movilidad es un proceso permanente y, por lo tanto, todas las personas, independientemente de su edad, deberían tener acceso a ella. La educación vial es especialmente importante para niños y jóvenes de hasta 18 años en centros de educación infantil y de primaria, ya que les permite saber qué es seguro y qué es peligroso y así crecer usando el espacio público con seguridad y responsabilidad.

Por lo tanto, la educación en materia de seguridad vial y movilidad debe integrarse en los planes de estudio de los centros escolares de todos los niveles, así como en los centros de educación infantil. Deben fijarse objetivos específicos respecto a la educación sobre seguridad vial y movilidad, especialmente en el ámbito nacional, como requisitos mínimos de aprendizaje. Y, para alcanzar los objetivos educativos, deberá dedicarse todos los años un número determinado de horas lectivas a la seguridad vial y la movilidad, y

deben dedicarse recursos suficientes, en términos de recursos financieros, de tiempo y humanos, en todos los niveles (desde el presupuesto nacional hasta el local y el de los centros) para que se puedan impartir clases sobre esta materia.

El segundo grupo de recomendaciones se centra en **implicar y apoyar a los centros escolares y el profesorado**. Los encargados de formular políticas nacionales y locales deberían alentar a las direcciones de los centros escolares y centros de educación infantil a aplicar políticas nacionales en sus centros, garantizar que el alumnado reciba educación en materia de seguridad vial, que desarrollen y apliquen una política de movilidad y seguridad vial y que permitan el apoyo al profesorado en la materia. Además, los centros deben nombrar a un miembro del profesorado que sea responsable y actúe como el punto de contacto en materia de la educación en seguridad vial y movilidad del centro.

El tercer grupo de recomendaciones se centra en **garantizar una educación de alta calidad**. La educación en materia de seguridad vial y movilidad no debe consistir únicamente en adquirir conocimientos y entender las normas de tráfico, sino también en desarrollar y mejorar las habilidades, así como en fortalecer y cambiar actitudes y motivaciones. La educación debe: estar actualizada (respecto a la movilidad y las tendencias pedagógicas); deben utilizarse estándares de calidad; las evaluaciones deben ser parte central del mismo, y debe permitir evaluaciones para garantizar que el alumnado haya adquirido los conocimientos, las habilidades, el comportamiento y las actitudes correctos.

Es importante que se garantice una educación de alta calidad, ya que el principio de que “no hay mal que por bien no venga” no debe aplicarse a la educación vial. Los proyectos con un diseño defectuoso pueden surtir un efecto adverso, y se han dado proyectos en los que, a pesar de sus mejores intenciones, en realidad parecen haber aumentado los riesgos para la seguridad, así como el comportamiento nada seguro de sus participantes. Además, los centros educativos no tienen recursos ilimitados ni de presupuesto financiero ni de tiempo. Y es mejor que se gasten el dinero y el tiempo en un material bien diseñado, probado y evaluado.<sup>20</sup> (Consulte el apartado siguiente para obtener información sobre cómo mejorar las actividades relacionadas con la educación en materia de seguridad vial y movilidad.)

<sup>19</sup> ETSC (2020), The LEARN! Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <https://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

<sup>20</sup> SWOV (2017), Factsheet Verkeerseducatie. <https://bit.ly/3c7tFGb>



El cuarto grupo de recomendaciones se centra en **facilitar las condiciones generales** para la educación en seguridad vial y movilidad. Estas recomendaciones subrayan que se debe educar a los futuros profesionales de la enseñanza sobre cómo impartir clases sobre seguridad vial durante su formación como futuros docentes, que las autoridades nacionales y locales deben realizar un seguimiento con las escuelas para garantizar que se imparta educación sobre seguridad vial y movilidad, y que las clases sobre seguridad vial también pueden impartirse como parte de otras materias (como matemáticas y física), especialmente en los centros de secundaria.

Y finalmente, en línea con el enfoque del “Sistema Seguro”, los Principios clave de LEARN! **recomiendan implicar a alumnos, estudiantes, familias y todas las partes interesadas**. La seguridad vial y la movilidad son una responsabilidad compartida y, por lo tanto, todas las partes interesadas deben participar en la educación relacionada con esta materia.



## RECOMENDACIÓN A LOS GOBIERNOS NACIONALES Y LOCALES, Y LOS CENTROS ESCOLARES

- Aplicar los 17 Principios clave de LEARN!
- Garantizar, de forma especial, que tanto en los centros de primaria como en los centros de secundaria se imparta una educación de alta calidad en materia de seguridad vial y movilidad.



## 6. MEJORAR LAS ACTIVIDADES EDUCATIVAS SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

La calidad de los materiales educativos sobre seguridad vial y movilidad puede variar en gran medida. Sin embargo, como se ha indicado anteriormente, es importante que para enseñar a los niños y jóvenes en materia de seguridad vial y movilidad se utilice material educativo de alta calidad, dado que los centros escolares cuentan con recursos limitados, pero además, teniendo en cuenta que un material mal diseñado puede tener efectos adversos sin quererlo. Los mismos estándares de calidad que se esperan para matemáticas, lenguas y otras materias que se imparten en los centros escolares también deben aplicarse al material educativo sobre seguridad vial y movilidad.

El Manual de LEARN! proporciona una metodología común para desarrollar, probar, implantar y evaluar material necesario para impartir clases de educación sobre seguridad vial y movilidad.<sup>21</sup> De una manera accesible, establece recomendaciones, criterios y pautas que garantizan actividades educativas con calidad demostrada, así como la incorporación e implantación de los Principios clave de LEARN! para garantizar una educación de alta calidad.

El Manual de LEARN! consta de tres partes. La primera parte contiene las directrices, que establecen los requisitos clave para cada uno de los ocho pasos del Manual (ver recuadro). La segunda parte es el manual propiamente dicho, que proporciona información detallada y explicaciones sobre los distintos pasos que deben seguirse, así como aspectos adicionales que deben tenerse en cuenta. Y finalmente, la tercera parte muestra cómo se puede utilizar el modelo del manual mediante ejemplos de mejores prácticas de toda Europa.

Aunque está dirigido principalmente a los desarrolladores de material educativo, el Manual de LEARN! también puede resultar útil para los ministerios, autoridades, organismos y organizaciones a la hora de decidir qué actividades (o propuestas) y proyectos financiar, ya que las directrices reflejan una lista de criterios mínimos que deben contener o deben tenerse en cuenta para que un material tenga la calidad suficiente. De manera similar, el Manual de LEARN! también puede ser útil para los equipos directivos, docentes de contacto en materia de seguridad vial y profesorado generalista para seleccionar qué material usar o comprar.



### LOS OCHO PASOS DEL MANUAL DE LEARN!

El punto de partida es un análisis del problema y las posibles soluciones (Paso 1), a partir del cual se pueden especificar los objetivos de la actividad (Paso 2). Los resultados de estos pasos, junto con los conocimientos de los modelos de cambio de comportamiento (Paso 3), ayudarán a diseñar la actividad (Paso 4). Es esencial probar previamente la actividad (Paso 5) y adaptar su diseño, si es necesario, antes de empezar a producirla (Paso 6) y ponerla en práctica a continuación (Paso 7). La evaluación de la actividad (Paso 8) mostrará si se lograron o no los objetivos de la actividad, y qué elementos contribuyeron a estos resultados; a partir de estos datos se puede escribir un informe final sobre cuáles han sido los resultados y las lecciones que se han aprendido durante la actividad.

El modelo está destinado a ser iterativo, lo que significa que los desarrolladores deben desplazarse hacia adelante y hacia atrás entre los diferentes apartados y pasos cuando sea necesario. Por ejemplo, a partir de los resultados de la prueba antes de llevar a cabo la actividad, puede que los desarrolladores deban regresar al paso de diseño para aplicar cambios a partir de las lecciones aprendidas de la prueba previa. A lo largo del manual se incluyen recomendaciones sobre cuándo deben tenerse en cuenta aspectos de pasos "posteriores", o cuándo los resultados de un paso pueden necesitar de la revisión de un paso anterior.

<sup>21</sup> ETSC (2021), The LEARN! Manual for Developing and Evaluating Traffic Safety and Mobility Education Activities. <https://bit.ly/learn-manual>

## RECOMENDACIÓN A LOS GOBIERNOS NACIONALES Y LOCALES

---

- Utilizar las directrices del Manual de LEARN! como herramienta a la hora de decidir qué actividades (o propuestas) y proyectos financiar o comprar.

## RECOMENDACIÓN A DESARROLLADORES DE MATERIAL EDUCATIVO

---

- Utilizar las directrices del Manual de LEARN! a la hora de desarrollar, probar, usar y evaluar material educativo sobre seguridad vial y movilidad.

## RECOMENDACIÓN A LOS CENTROS ESCOLARES

---

- Utilizar las directrices del Manual de LEARN! como herramienta a la hora de decidir qué actividades y proyectos utilizar o adquirir.



Estos recursos están disponibles de forma gratuita en el sitio web de LEARN! en:

[www.trafficsafetyeducation.eu](http://www.trafficsafetyeducation.eu)



Esta publicación forma parte del proyecto LEARN!, coordinado por el ETSC y cuenta con el apoyo de Fundación MAPFRE y la Fundación Flamenca para el Conocimiento sobre el Tráfico (VSV).

[www.trafficsafetyeducation.eu](http://www.trafficsafetyeducation.eu)

## LEARN! - Cómo mejorar la educación sobre seguridad vial y movilidad en Europa

Autor: Frank Mütze

Fotos: Liikenneturva / Johanna Kannasmaa, Kaisa Tanskanen y Nina Mönkkönen

### Grupo de expertos

El ETSC, Fundación MAPFRE y VSV quieren agradecer a los siguientes expertos su valiosa aportación y su apoyo en este proyecto:

Eva Aigner-Breuss, Anita Eichhorn y Daniela Knowles, Consejo para la Seguridad Vial (KFV), Austria

Alain Areal, Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), Portugal

Jesús Monclús González y Susana de la Antonia Perez, Fundación MAPFRE, Spain

Vassiliki Danelli-Mylona y Evangelos Makris, Instituto de Seguridad Vial Panos Mylonas, Grecia

Lise Heiner Schmidt, Consejo Danés de Seguridad Vial (Rådet for Sikker Trafik), Dinamarca

Wilma Slinger, CROW-KpVV, Países Bajos

Debbie Nicol, Seguridad Vial Escocia - Transporte Escocia, Reino Unido

Kristin Eli Strømme, Consejo Noruego para la Seguridad Vial (Trygg Trafikk), Noruega

Satu Tuomikoski, Consejo de Seguridad Vial de Finlandia (Liikenneturva), Finlandia

Alena Danková, Centro de Investigación del Transporte (CDV), República Checa

Werner de Dobbeleer, Fundación Flamenca para el Conocimiento sobre el Tráfico (VSV), Bélgica

Traducción realizada gracias al apoyo de Fundación MAPFRE

### Para obtener más información

European Transport Safety Council

20 Avenue des Celtes

B-1040 Bruselas

Teléfono: +32 2 230 4106

[frank.mutze@etsc.eu](mailto:frank.mutze@etsc.eu)

[www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)

©2023 European Transport Safety Council