



EDUCACIÓN VIAL PARA EL OBJETIVO CERO Y UN SISTEMA SEGURO

Fundación **MAPFRE**

Conferencia Internacional “Educación vial para el Objetivo Cero y un Sistema Seguro”

Congreso de los Diputados, Madrid. 12 de enero de 2023

En diciembre de 2018, Fundación MAPFRE y la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados organizaron una conferencia internacional inédita en la sede del Congreso de los Diputados con el objetivo de hacer un balance de los 20 años del movimiento “Visión Cero” iniciado en Suecia en 1997 y demostrar que estaba más vigente que nunca.

El éxito obtenido fue un ejemplo claro del compromiso de la sociedad, de la Administración, de empresas y de expertos del sector para conseguir el esperado Objetivo Cero víctimas. Retomando el relevo de este compromiso y de los logros alcanzados, se ha organizado una segunda edición este 12 de enero de 2023 poniendo el foco en uno de los valores más importantes para lograr esta mejora de la seguridad vial: **la educación vial de los usuarios como parte de un Sistema Seguro.**



Ponentes de organizaciones internacionales y de varias ciudades y países, así como los mejores investigadores del mundo, han compartido propuestas, experiencias y debatido sobre los retos comunes. Todo con el objetivo final de identificar oportunidades de acciones de mejora de la movilidad segura, sana y sostenible en el ámbito específico de la educación vial y, en particular, de la educación para niños.

España es un claro ejemplo de cómo la educación vial puede llegar a las aulas de forma consolidada y con unos contenidos claros. Así, recientemente se han aprobado nuevos planes de estudio

de educación primaria, secundaria y de bachillerato a nivel nacional, con un enfoque mucho más claro sobre la movilidad sostenible y la seguridad vial. Sin duda, el momento idóneo para aportar una perspectiva internacional a este asunto clave.

Fundación MAPFRE es actualmente el Enlace Nacional, o punto de contacto, de la Carta Europea de la Seguridad Vial (road-safety-charter.ec.europa.eu) y su función es promover la participación de las organizaciones españolas, públicas y privadas, en la misma. Precisamente, esta conferencia se engloba en las actividades de la Carta Europea de la Seguridad Vial en España.

España, la educación vial se consolida en las aulas

La Educación Vial ya forma parte del currículo escolar gracias a la nueva ley educativa LOMLOE. Concretamente, lo hace en todas las etapas escolares, desde Infantil hasta Bachillerato. Los contenidos en torno a esta temática son obligatorios y se integran de manera transversal en distintas materias, como Educación Física, Conocimiento del Medio, Educación en Valores o Física y Química. Cómo se debe impartir y qué se debe evaluar queda concretado en los diferentes Reales Decretos de Enseñanzas Mínimas en Infantil, Primaria, Secundaria y Bachillerato.

Ana Pastor, Vicepresidenta Segunda, Congreso de los Diputados de España:

“La educación vial tiene un gran valor y dará sus frutos en los conductores del futuro”

El Objetivo Cero solo es alcanzable con el trabajo de todos y, por supuesto, es necesario el compromiso político. Ana Pastor, Vicepresidenta Segunda del Congreso de los Diputados, fue la encargada de inaugurar esta conferencia internacional poniendo el foco en la importancia de la educación vial para formar a los conductores del futuro. Y es que, como reconoció durante su intervención, la seguridad vial atañe a todos, no solo a diputados y senadores sino a todas las personas en el día a día por ser una cuestión todavía asociada a la pérdida de vidas humanas y lesiones.



La actual vicepresidenta segunda del Congreso de los Diputados fue anteriormente subsecretaria del Ministerio del Interior (2001-2002) y ministra de Sanidad (2002-2004), por lo que ha vivido de cerca los avances que se han ido consiguiendo en materia de seguridad vial. Por todo ello, es consciente de lo importante y difícil que es alcanzar el Objetivo Cero víctimas mortales y heridos graves aunque, por supuesto, “todos debemos trabajar en ello”.

Durante su discurso inaugural afirmó que España está registrando tasas relativamente bajas de siniestralidad vial, pero, sin duda, esta anhelada tasa cero todavía queda demasiado lejos aunque se trata de “un objetivo deseable y alcanzable”.

Igualmente, reconoció que no le gusta la palabra ‘accidente’ porque considera que toda causa de muerte es prevenible y, por supuesto, también lo es cuando hablamos de siniestros de tráfico.

A continuación, puso en valor la importancia de conferencias como ésta donde expertos, políticos y sociedad civil podemos trabajar de forma conjunta. Así, consideró que “como legisladores, debemos seguir trabajando muy duro y haciendo todo lo posible para que cualquier incorporación al elemento jurídico sirva para prevenir”.

La vicepresidenta segunda del Congreso de los Diputados situó a la educación como el valor más importante para que los niños desde pequeños sepan que su papel como peatones puede contribuir a reducir la siniestralidad vial. Y es que, en su opinión, debemos tener comportamientos seguros y promover esa cultura.

Por último, invitó a que se mantenga y refuerce el consenso político y social para seguir avanzando hacia una movilidad más respetuosa con el medio ambiente y, sobre todo, con las personas. La Estrategia de Seguridad Vial 2030 se presenta como la hoja de ruta para lograrlo.

Fernando Grande-Marlaska, Ministro del Interior del Gobierno de España:

“La educación vial es el factor de más largo recorrido de nuestra política para implantar valores de movilidad segura”



El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, participó en la conferencia inaugural poniendo de relieve que “las políticas de seguridad vial salvan vidas”. En este sentido, señaló que la Estrategia 2030 ha adoptado el enfoque de Sistema Seguro que apoyan los principales organismos internacionales y se centra en dos cuestiones clave como son la política legislativa y la seguridad vial. El ministro reconoció que, hasta la conductora o

conductor más diligente, en un momento dado, puede cometer una imprudencia leve pero que ésta nunca debe traducirse en consecuencias graves. Así, señaló que incluso un mínimo siniestro puede tener consecuencias muy importantes en la persona.

El ministro del Interior detalló las muchas medidas llevadas a cabo en pro de la seguridad vial, entre ellas, la reducción de la velocidad en las ciudades. La mortalidad se reduce en un 80% cuando el impacto se produce a 30 km/h en lugar de los 50 km/h anteriormente establecidos, tal y como subrayó.

Durante su comparecencia destacó el balance de seguridad vial 2022, unos datos que demuestran que todavía queda mucho trabajo por hacer. Así, durante el año 2022 se registraron 1.145 fallecidos y 4.008 heridos graves. Por supuesto, hay que tener en cuenta que estos datos son a 24 horas y solo teniendo en cuenta la siniestralidad vial interurbana.

La tasa de fallecidos en siniestros de tráfico en España es de 32 por millón de habitantes mientras que en la Unión Europea la media es de 44. Pese a todo, el ministro del Interior reconoció que “esto no puede traducirse en complacencia alguna, todo lo contrario, debemos seguir avanzando juntos”.

A continuación, Fernando Grande-Marlaska consideró que el objetivo de reducir en un 50% los fallecidos y heridos graves para 2030 no es una meta imposible de alcanzar, pero sí “un reto titánico que no podemos obviar”. Por supuesto, la educación vial juega un papel de importancia capital para lograrlo. De hecho, “es el factor de más largo recorrido de nuestra política para implantar valores de movilidad segura. Unos valores que solo se aprenden en los procesos formativos que deben estar presentes en todo el ciclo vital”, señaló.

En esta línea, el ministro del Interior consideró que la introducción de la educación vial en las aulas marca un antes y un después. A partir de ahora, la educación vial pasa a formar parte del currículo escolar teniendo un carácter troncal con objetivos específicos y evaluables en movilidad segura, sana y sostenible en primaria, secundaria y bachillerato.

Por supuesto, también hay que poner en valor el papel de las escuelas de conductores a la hora de transmitir valores cívicos. Una vez obtenido el permiso, la formación del conductor continúa en los cursos de sensibilización y educación dirigidos a conductores reincidentes, según se establece en el permiso por puntos. Nada menos que 68 mil personas pasan por estos cursos de sensibilización cada año para profundizar en las graves consecuencias económicas, sociales y humanas de los siniestros viales.

En este hilo de nuevas acciones también hay que resaltar los cursos sobre movilidad eficiente y la creación del primer título de Formación Profesional de técnico superior en Movilidad Segura y Sostenible, que ya se imparte en doce institutos en España.

Todo con el objetivo final de lograr el deseado Objetivo Cero.

Antonio Huertas, Presidente de Fundación MAPFRE:

“Es fundamental profundizar en la concienciación de los más jóvenes”

El presidente de Fundación MAPFRE, Antonio Huertas, participó en la Conferencia internacional poniendo de relieve la necesidad de trabajar de forma conjunta para garantizar una movilidad segura sin importar la forma en la que nos desplazamos. Así, señaló la necesidad de contar con el esfuerzo, el compromiso y recursos adecuados y apuntó a la necesidad de profundizar en la concienciación de los más jóvenes como una de las claves para lograr el Objetivo Cero.



En este sentido, el presidente de Fundación MAPFRE reconoció que sin Europa no se hubieran conseguido los logros alcanzados en España. Y es que, aunque las cifras de 2022 no han sido buenas, hay que destacar aquellas noticias positivas como la reducción de la siniestralidad vial mortal en motocicletas y usuarios vulnerables.

Nada menos que 1.350.000 víctimas en el mundo en la carretera el año pasado. Por datos como este, Antonio Huertas destacó la necesidad de seguir trabajando y puso de relieve conferencias como esta para que surjan oportunidades y aprendizajes que permitan seguir uniendo esfuerzos.

Por último, destacó las oportunidades de seguridad vial que están todavía por florecer por el surgimiento del carsharing y el motosharing o los patinetes eléctricos. Igualmente, la inteligencia artificial y el tratamiento de datos pueden ayudarnos a conseguir ese Objetivo Cero. Por todo ello, “es importante buscar aquellas oportunidades que están delante de nosotros y que debemos saber aprovechar”, concluyó durante su intervención.

Elena Kountoura, Eurodiputada. Informe sobre el marco político de seguridad vial de la UE 2021-2030. Parlamento Europeo:

“Es crucial implantar planes de educación vial en todos los niveles pero, sobre todo, cuando los más jóvenes empiezan a desplazarse de forma independiente”

Nada menos que 250 personas mueren cada semana en las carreteras europeas y, a pesar de todo, seguimos con nuestras vidas como si fuera algo inevitable. Tal y como denunció la eurodiputada Elena Kountoura durante su intervención, la seguridad vial debe ser la máxima prioridad hasta que la Visión Cero deje de ser una visión y pase a convertirse en una realidad.

Y es que, en su opinión, nos encontramos en un estado de emergencia y hay que actuar en consecuencia. Considera que nuestro derecho fundamental a la movilidad no debe ir acompañado de un peaje tan importante como es la pérdida de vidas humanas en la carretera.

Pese a que las carreteras europeas son las más seguras del mundo, el objetivo estratégico de reducir las muertes en siniestros de tráfico en un 50% entre 2010 y 2020 no se ha cumplido. Por ello, considera que es preciso abordar con urgencias las nuevas tendencias y retos asociados a la forma en que vivimos y nos movemos.

Desde 2019 es Diputada en el Parlamento Europeo y coordinadora de su grupo político en la Comisión de Transportes y Turismo y opina que la voluntad política en todos los niveles de gobierno, tanto europeo como nacional y local, es un factor clave. Un ejemplo de ello es Grecia, el único

país de la UE que ha conseguido alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de fallecidos en el tráfico entre 2011 y 2020. Sin embargo, en muchos países de la Unión Europea el número de muertes sigue siendo muy elevado y se sitúa por encima de la media europea. Opina que, a menudo, uno de los principales problemas reside precisamente en la sensación generalizada de impunidad.

Durante su comparecencia, la eurodiputada puso en valor la petición del Parlamento Europeo de crear una nueva agencia de transporte por carretera para apoyar una movilidad por carretera sostenible, segura e inteligente. Y es que es necesario un papel activo y de liderazgo a nivel europeo como requisito previo para cerrar la brecha de la seguridad vial y conseguir que el planteamiento de un Sistema Seguro y los objetivos para 2030 no se queden en meras ilusiones.

Para Elena Kountoura, la educación vial en las aulas es vital. Sin embargo, la Unión Europea no tiene competencias para proponer o promulgar leyes que obliguen a que la educación en movilidad segura sea obligatoria en los Estados miembros. Tampoco puede dictar el contenido de la enseñanza y la organización de los sistemas educativos, tal y como se recoge en el tratado de funcionamiento de la Unión Europea. Por ello, desde el Parlamento Europeo y la Comisión Europea se apela al compromiso voluntario del sector educativo sin esbozar ningún punto de acción específico a nivel europeo. Sin embargo, en su opinión, esta falta de competencias u obligaciones legales no puede ser una excusa para la falta de acción en los Estados Miembro.

En este sentido, la eurodiputada también se ha referido a la micromovilidad y a la necesidad de concienciación y educación, precisamente por la falta aparente de normas y la escasa armonización cuando las hay. A esto hay que añadir que los conductores de automóviles se encuentran en el tráfico con un número cada vez mayor de nuevos dispositivos de movilidad personal a su alrededor, mientras que no han recibido formación sobre cómo comportarse de forma segura y cómo identificar posibles peligros o comportamientos arriesgados de estos usuarios; y que muchos usuarios de estos dispositivos de movilidad personal son precisamente adolescentes que no tienen experiencia en el tráfico rodado.



Según el proyecto LEARN!, del que forma parte Fundación MAPFRE, la mortalidad en carretera aumenta considerablemente a partir de los 14 años, cuando los jóvenes se desplazan progresivamente de forma autónoma y algunos acceden a las motocicletas. El grupo de edad de 15 a 17 años representa el 50% de todas las muertes en carretera de menores de 18 años. Para Elena Kountoura, lo más sorprendente es que casi una de cada cinco muertes en este grupo de edad se debe a un siniestro de tráfico. Esto deja claro que debe ser una prioridad abordar la seguridad vial de este grupo de edad en particular.

Aunque es habitual que en toda Europa se imparta educación vial a los niños en la enseñanza primaria, en muchos estados no se suele impartir esta formación a los niños y jóvenes de la enseñanza secundaria o, cuando se imparte, suele abordarse demasiado brevemente. De hecho, la

gran mayoría de los Estados Miembro signatarios de la Convención de Viena sobre la Circulación Vial de 1968 incumplen sus obligaciones en materia de educación para una movilidad segura. Según el convenio, las Partes Contratantes deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que la educación vial se imparte de forma sistemática y continua, especialmente en las escuelas y a todos los niveles.

Para la eurodiputada es imperativo que todos los Estados Miembro pongan en marcha planes ambiciosos de educación para una movilidad segura en todos los niveles educativos, incluido el de la enseñanza secundaria, que se configura como el más relevante en términos de seguridad vial. Considera que un adolescente necesita ser educado sobre todo cuando empieza a moverse de forma independiente, es decir, especialmente a partir de los 15 años.

Por último, desde el Parlamento Europeo se ha pedido a la Comisión Europea que desarrolle Indicadores Clave de Rendimiento como parte del enfoque de Sistema Seguro y relativos a provisión de educación en seguridad vial y movilidad en los Estados miembros, y que desarrolle herramientas para diseñar, implementar y evaluar la educación en seguridad vial y movilidad en la Unión Europea. Así, durante su comparecencia animó a todos los Estados Miembro a ofrecer una educación vial de alta calidad, que debería comenzar en la escuela y formar parte del aprendizaje permanente a lo largo de toda la vida.

Maria José Aparicio, Subdirectora General de Educación y Formación de la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior

“La educación vial se hace con alianzas”

Para Maria José Aparicio, Subdirectora General de Educación y Formación de la Dirección General de Tráfico, se debe “educar, educar y educar”. La inclusión de la educación vial en las aulas no es algo nuevo. Ya en 1934 el primer Código de la Circulación (www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1934-8197) incluía la educación vial en los centros escolares y en 1961 una orden del Ministerio de Educación ya recogía que se debía implantar la educación vial en las aulas incluso



de forma práctica. La Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo de España (LOGSE) dio el pistoletazo de salida con las materias transversales y, por entonces, se consiguió algo muy importante: abrir las puertas de los colegios a asociaciones de víctimas, fundaciones de seguridad vial y coordinadores de las Jefaturas Provinciales de Tráfico. “Por supuesto, esto se quedó corto. Sabemos que si algo no es evaluable termina por no impartirse”, afirmó en su intervención.

Artículo 7.º

ESCUELAS

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 que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y toques de los tranvías, etc. El Ministerio de Instrucción pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto.

Código de la Circulación de 1934

La reciente Ley Orgánica 3/2020 – LOMLOE introduce la educación vial en las aulas pero con una gran diferencia: deja de ser una materia transversal sin detallar en profundidad y pasa a ser una materia evaluable vinculada a asignaturas concretas y con unos objetivos de aprendizaje claramente definidos. De esta forma, se pretende que los jóvenes adquieran una serie de competencias cuando acaben su etapa escolar, que hayan afianzado los conocimientos fundamentales y no solo que conozcan, sino que comprendan las necesarias aptitudes de respeto hacia una movilidad segura, sana y sostenible.

Así, la educación vial está en Educación Infantil pero también en Primaria, entre los 6 y 12 años, donde se ha introducido en tres asignaturas diferentes con diferentes perspectivas. Por ejemplo, se imparte en Valores, Conocimiento del Medio, Social y Cultural y en Educación Física. Se abordan las normas básicas, los Objetivos de Desarrollo Sostenibles aplicados a la movilidad y Agenda Urbana y la convivencia. Por supuesto, la circulación en bicicleta también se trata en la asignatura de Educación Física a partir de los 8 años de edad, así como el uso de patinetes eléctricos. En Secundaria se destacan diversos conceptos relativos a los siniestros de tráfico en asignaturas como Física y Química; y se detallan ejemplos de comportamientos responsables en las ciudades en Geografía, asignatura a la que incorporan conocimientos y práctica de la técnica PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) en caso de siniestro vial, o la utilización responsable de los espacios públicos. Por último, en Bachillerato, sobre todo en primero, se pretende que la bicicleta sea el medio de transporte urbano habitual del estudiante. Se incluyen contenidos de movilidad segura en Ciencias Generales, con leyes de mecánica, y en Geografía, donde se tratan los diferentes espacios urbanos y su movilidad.

Con el objetivo de dotar a los centros de todo lo necesario, se está trabajando en la formación de formadores. Por ejemplo, hasta la fecha se han formado a más de 500 docentes en materia ciclista y este año se ha empezado a impartir un nuevo curso sobre estrategias metodológicas y recursos en el que ya han tomado parte 235 profesores.

Maria José Aparicio indicó durante su intervención que, además de abordar la educación vial en los colegios, también es necesario profundizar en esta materia con los conductores de bicicletas y usuarios de vehículos de movilidad personal en general. Actualmente, hay muchas escuelas y

organizaciones que ofrecen cursos sobre esta temática.

Desde la DGT se está trabajando con jóvenes en riesgo de exclusión social o que han sido condenados por delitos. Se imparten talleres sobre educación vial en lugar de trabajos en beneficio a la comunidad. También se van a regular y a certificar los cursos de conducción eficiente para que las personas que los realicen reciban puntos. En su opinión, hay que premiar a aquél que se forma voluntariamente. Igualmente, hay que destacar el primer título de Formación Profesional de técnico superior en Movilidad Segura y Sostenible, que ya se imparte en doce institutos.

La Subdirectora General de Educación y Formación de la Dirección General de Tráfico concluyó resaltando que la educación vial se hace con alianzas. Las escuelas, colegios, asociaciones de víctimas, fundaciones... solas no lo pueden hacer. Debe ser de forma conjunta.

Jean-François Bonnefon, Presidente del Grupo de Trabajo de la Comisión Europea “Ética de los vehículos conectados y automatizados”. Instituto de Estudios Avanzados de Toulouse:

“Cuando hablamos de coches autónomos, la ética y la educación vial tienen mucho que ver”

Todas las miradas están puestas en el coche del futuro, el coche autónomo o automatizado. En opinión de Jean-François Bonnefon, presidente del Grupo de Trabajo de la Comisión Europea “Ética de los vehículos conectados y automatizados”, del Instituto de Estudios Avanzados de Toulouse, “el requisito máximo de los vehículos automatizados es no incrementar el riesgo actual, es decir, la esperanza es que lo hagamos mejor y podamos mejorar la situación y la seguridad vial”.



Por supuesto, la seguridad total todavía no está disponible y hay que ir incrementando la seguridad de los vehículos autónomos, de modo que éstos nos vayan proporcionando gradualmente una mayor protección. En este sentido, necesitamos que los usuarios tomen las decisiones adecuadas desde el punto de vista de la ética y del riesgo. Esto es importante para salvar vidas.

Imaginemos que los coches autónomos puedan incrementar la seguridad en un 30% respecto al conductor medio, ¿sería este un nivel suficiente? Quizás no los sea siempre, ya que, si eres muy buen conductor y, por ejemplo, eres un 50% más seguro que el conductor medio, perderás seguridad (el vehículo aporta un 30% adicional respecto al conductor medio, pero tú ya eras un 50% más seguro que el conductor medio).

En este hilo, Jean-François Bonnefon aludió durante su comparecencia a la percepción que la gente tiene sobre sí misma. Y es que la mayoría de los conductores piensa que es muy segura conduciendo. De hecho, consideran que son un 75% más seguros que el conductor promedio. Y, seguramente y en la mayor parte de los casos, esto no es cierto. Se trata de un problema gene-

realizado, tal y como detalló en su intervención. Sin embargo, lo usual es que la gente quiera como mínimo que el coche autónomo le aporte más seguridad, es decir, que sea como mínimo más seguro que él mismo. La mayor parte de los usuarios se subiría a un coche autónomo si éste fuera un 80 ó 90% más seguro que el conductor promedio.

Otra de las grandes dudas es: ¿qué preferiría que el hiciese el coche en determinadas situaciones? En la investigación realizada por este experto se han obtenido 100 millones de respuestas y el resultado es que la mayor parte de las personas en la Unión Europea tienen las mismas preferencias. En este sentido, la mejor opción no es elegir con qué va a chocar el coche sino distribuir el riesgo en situaciones comunes del día a día. Se puede elegir distribuir de forma equitativa el riesgo entre todos los usuarios o centrarnos especialmente en los usuarios vulnerables, que son precisamente los que tienen más posibilidades de fallecer que el resto. Sin duda, un reto importante es construir una plataforma que eduque a los usuarios de la carretera, recoja sus preferencias y busque abordar todas estas dudas de cara a la implantación del coche autónomo.

Luis del Río, Fiscal de Seguridad Vial, Ministerio de Justicia:

“La educación vial como mecanismo de prevención de delitos viales”

Luis del Río, Fiscal de Sala de Seguridad Vial, fue el encargado de moderar la mesa internacional. En su introducción, indicó que “la educación es una herramienta de máximo nivel para conseguir el avance hacia una movilidad que sea sostenible, segura y sana”. Desde la Institución que le toca representar comparten plenamente esta importancia de la educación como mecanismo de prevención de delitos viales.

Sin embargo, afirmó durante su intervención que “la sanción constituye un instrumento que, cuando llega, lo hace tarde y sólo puede restaurar de forma muy limitada la situación anterior en la que se encontraban las víctimas. Y es que la compensación para las víctimas nunca va a ser suficiente o total”.

Por otro lado, durante el debate con los asistentes mantenido durante esta mesa redonda de expertos internacionales, se destacaron otros aspectos como la importante labor educadora de los medios de comunicación, el papel clave del casco en patinetes eléctricos y bicicletas como la mejor vía de prevención de lesiones graves en la cabeza en caso de colisión o caída, o el fundamental papel de las asociaciones de víctimas en la mejora de la seguridad vial



David P. Mooney, Director del Centro de Trauma del Boston Children’s Hospital, USA:

Del sector sanitario a las aulas de Boston

Aunque hoy en día las armas están provocando más muertes en los jóvenes que los siniestros de tráfico en Estados Unidos, las lesiones en la carretera se encuentran entre las principales causas de fallecimiento en niños, tal y como detalló David P. Mooney, Director del Centro de Trauma del Boston Children’s Hospital, en su comparecencia.

Desde el hospital llevan a cabo programas de prevención muy sólidos en la ciudad de Boston. Se dirigen, sobre todo, a colegios y cuentan con la colaboración de las asociaciones de padres.



Hace seis años pusieron en marcha la Visión Zero pero se encontraron con una serie de problemas: las calles de Boston siguen siendo las antiguas cañadas y los conductores circulan a una velocidad muy alta. David P. Mooney se lamentó durante su intervención que, aunque hay leyes para prevenir los siniestros de tráfico, en realidad, las autoridades no pueden detener el vehículo por una infracción como usar el teléfono móvil y únicamente se puede sancionar a sus conductores si se les ha dado el alto por otra infracción aún más grave. De hecho, el 90%

de las personas en Boston manda mensajes de texto mientras conduce y la policía no puede pararles por ello. A pesar de las presiones, el móvil al volante sigue siendo habitual. A esto hay que sumar que el solo el 70% usa el cinturón de seguridad.

Afortunadamente, el número de niños que fallecen por siniestros viales ha mejorado aunque las tasas han subido durante la pandemia. La Visión Cero sienta precisamente las bases para reducir esta siniestralidad vial.

Con el objetivo de llegar al mayor número de niños posibles, y en colaboración con Fundación MAPFRE, se cuenta con una furgoneta itinerante que trata de concienciar a los más pequeños sobre la responsabilidad y los riesgos viales. Hasta la fecha se han hecho más de 726 eventos y llegado a más de un millón de padres, madres, niños y niñas.

A diferencia de lo que ocurre en España, el currículo en Estados Unidos es local. El sistema de enseñanza está muy descentralizado. Sin embargo, es muy fácil establecer alianzas o colaborar con ellos. Desde el Boston Children’s Hospital van a los colegios y establecen alianzas. De esta forma, se desarrollan diferentes actividades de concienciación. Sin duda, la que más éxito tiene es aquella dirigida a mostrar los beneficios del casco. Para ello, se deja caer un melón al suelo con el casco y luego sin él. En el segundo caso, el melón se hace pedazos. Los estudiantes participan en las actividades y reciben una pequeña recompensa por los logros obtenidos.

El pasado mes de noviembre, en Boston también se celebró el Día Mundial en Recuerdo de las

Víctimas de Tráfico. Un gran número de establecimientos se sumaron a la iniciativa iluminándose de verde como muestra de apoyo. También se han establecido alianzas con los medios de comunicación... Todo con el objetivo de que la gente empiece a asumir que debe conducir respetando las normas.

Desde el hospital son conscientes de que hasta dentro de 5 o 10 años no sabrán si su labor ha tenido éxito.

Frederico de Moura Carneiro, Secretario Nacional de Tráfico de Brasil

La educación vial, uno de los pilares fundamentales dentro de la política de seguridad vial en Brasil

Brasil cuenta con ocho millones y medio de kilómetros cuadrados, 27 estados y más de 5 mil municipios. Esto le hace un país con multitud de singularidades y características. Tal y como detalló Frederico de Moura Carneiro, Secretario Nacional de Tráfico de Brasil, durante su comparecencia en esta conferencia internacional, en el país todavía es habitual ver a niños en motocicleta sin casco. De hecho, 32 mil personas morían en las carreteras brasileñas al año.

Para alcanzar el objetivo propuesto por la ONU en esta Segunda Década de Acción, se ha puesto en marcha el Plan Nacional para la Reducción de Muertes y Lesiones en Tránsito (PNATRANS, www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/pnatrans), el cual ha sido revisado por más de 100 especialistas y adoptado por el Gobierno brasileño con el fin de prevenir las muertes por siniestros viales. Siguiendo la Visión Zero, se estima que dicha estrategia permitirá salvar la vida de cerca de 86.000 brasileños al finalizar la década.

Se trata de un plan robusto que afronta la realidad de cada parte del país y que busca conseguir el compromiso de todo el mundo para que la iniciativa despliegue y tenga éxito.

Como aspecto destacado, se puede indicar que hay seis pilares básicos en dicho plan:

- 1.- Gestión de la seguridad vial.
- 2.- Construcción de carreteras más seguras. Para ello hay que mejorar la red de carreteras.
- 3.- Dispositivos para la seguridad de los vehículos donde se incluyen los coches autónomos.
- 4.- La educación. Se propone revisar los permisos de conducción e incluir el concepto de educación vial desde la primaria y secundaria. Con Fundación MAPFRE han establecido cursos de formación para profesores, para que aprendan a enseñar a los niños sobre estas materias. Gracias



a ello, miles de niños están recibiendo esta formación.

5.- Asistencia a las víctimas de siniestros de tráfico. Hay que expandir unidades y formar bien a los profesionales que trabajan en ambulancias y otros sistemas de asistencia inmediata.

6-Legislación y Fiscalización. Mejorar aspectos jurídicos y que se cumpla la normativa.

Rune Elvik, del Instituto de Economía del Transporte (TOI)

Un antes y un después en Noruega con la Visión Cero

Noruega implantó en 2020 la Visión Cero con el objetivo de acelerar el descenso de la siniestralidad vial. Entre 1970 y el año 2000, se redujo en un 2,1% anual de media el número de fallecidos en siniestros viales en el país. Desde la Visión ZERO, entre 2001 y 2021, el descenso anual medio fue del 6,4%.



La política de seguridad vial se transformó adoptando la Visión Cero y elaborando por primera vez un plan de acción nacional de seguridad vial que desde 2002 se actualiza cada cuatro años. Además, hay que destacar la amplia participación e interés de todas las partes y que las responsabilidades para la aplicación de las medidas esten claramente definidas.

A esto hay que añadir que se ha desarrollado un conjunto de indicadores de resultados en materia de seguridad y que dichos indicadores se supervisen anualmente. Igualmente, se establece un objetivo cuantificado de reducción del número de muertos y heridos graves, el cual se fijó por primera vez en 2010. El reto está claro, que no haya más de 350 muertos o heridos graves en carretera en 2030.

A esto hay que añadir que se ha desarrollado un conjunto de indicadores de resultados en materia de seguridad y que dichos indicadores se supervisen anualmente. Igualmente, se establece un objetivo cuantificado de reducción del número de muertos y heridos graves, el cual se fijó por primera vez en 2010. El reto está claro, que no haya más de 350 muertos o heridos graves en carretera en 2030.

Tal y como indicó Rune Elvik, del Instituto de Economía del Transporte (TOI), en su intervención, hay varios factores que deben mejorarse en relación con la obtención de datos y estadísticas de siniestralidad. También resaltó que la pandemia les ha perjudicado. De hecho, prevén que en 2022 tengan peores datos que en años anteriores.

En este sentido, consideró importante mejorar la información sobre lesiones en los partes oficiales, tener en cuenta qué medidas de seguridad han tenido el mayor impacto y que los usuarios de las carreteras pongan en práctica comportamientos más seguros.

Precisamente, la reducción de la velocidad es el factor que más impacto ha tenido en la reducción de la siniestralidad vial en Noruega, seguido de la mejora de las carreteras y la seguridad en los coches. Muy de cerca encontramos otros factores que también han contribuido a esta

disminución como el menor riesgo entre los jóvenes y mayores -gracias, al menos en parte, a la educación vial infantil-, el mayor uso del cinturón de seguridad, una mejor legislación y su correspondiente aplicación y la reducción de lesiones en los niños.

Antonio Avenoso, Director Ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)

Educación vial en la Unión Europea de calidad y en todas las etapas educativas

Un total de 58 organizaciones de toda Europa forman parte del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC). Con sede en Bruselas, más de 200 expertos contribuyen al importante trabajo que se realiza en pro de la seguridad vial, orientando a nivel europeo y nacional y analizando la situación actual de los Estados Miembro para reducir la siniestralidad en las carreteras europeas.

Uno de los trabajos desarrollados dentro del ETSC es precisamente el proyecto LEARN!. Con el apoyo de Fundación MAPFRE y el instituto VSV flamenco se busca poner de relieve la importancia de la educación vial para lograr el Objetivo Cero.



Esta publicación establece una serie de recomendaciones que deberían aplicarse en todos los países europeos, con el fin de garantizar que todo el mundo, y especialmente los niños y los jóvenes, reciban una educación de alta calidad en materia de seguridad vial y movilidad. Estos principios clave se centran en la educación de todos los niños y jóvenes hasta los 18 años.

Durante su intervención, Antonio Avenoso, director ejecutivo del ESTC, destacó que nada menos que 19.823 personas perdieron la vida en las carreteras de la Unión Europea durante 2021. Además, 120.000 sufrieron lesiones graves en 2019. Si nos centramos en los más pequeños, 809 niños fallecieron en siniestros viales en 2020 y más de 11.000 han muerto en el periodo 2011-2021. Una tragedia que muchos países están combatiendo. Por ejemplo, Noruega destaca por su gran trabajo a la hora de reducir anualmente la siniestralidad vial infantil, mientras que España se situaría en el segmento medio de la tabla y Países Bajos en el grupo con menor porcentaje anual medio de reducción del número de niños fallecidos a lo largo del periodo 2011-2020 (entre 0 y 17 años de edad).

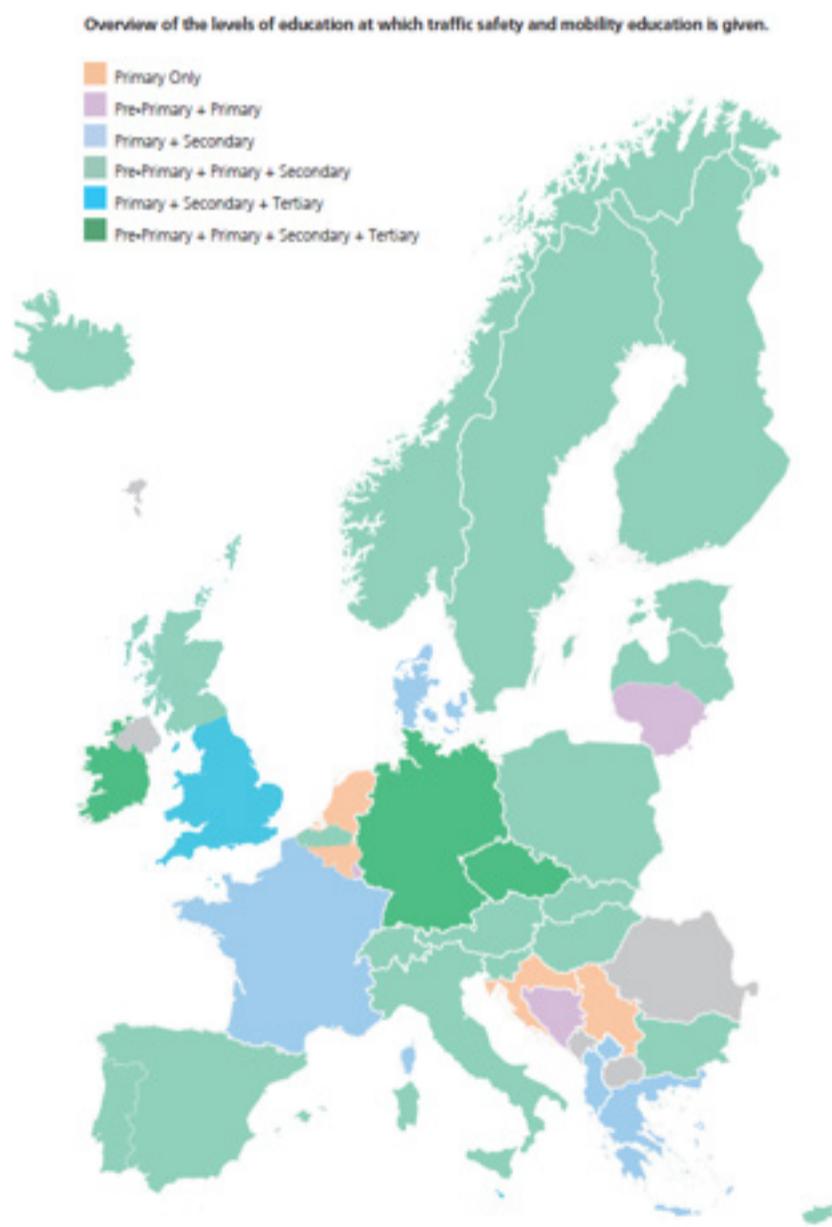
Tal y como detalló durante su comparecencia, la mortalidad de niños aumenta cuando se cumplen los 12-14 años de edad. A partir de esa edad, las víctimas mortales se incrementan. ¿Entre los motivos? Comienzan a salir solos, empiezan a tener acceso a patinetes, ciclomotores... Antonio Avenoso concretó que el 50% de los niños que fallecen en siniestros de tráfico tienen 15, 16 o 17 años y que dicha mortalidad afecta sobre todo al género masculino.

El Convenio de Viena de 1968 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de la Organización de las Naciones Unidas sobre circulación detalla que las Partes Contratantes deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que se imparta educación vial de forma sistemática y continua, y en todos los niveles educativos. Sin embargo, esto no es algo que ocurra de forma generalizada.

Antonio Avenoso resaltó que, en la práctica, el compromiso de los Estados europeos con dicha convención de la CEPE no siempre se cumple, y hay mucho margen de mejora en este sentido, sobre todo en la enseñanza secundaria.

Mientras la educación vial se imparte en la enseñanza primaria en todos los Estados, solo el 69% lo hace en el nivel preescolar y el 81% de los Estados lo hace en el nivel de enseñanza secundaria. Solo cinco Estados sigue dando prioridad a la educación vial en el siguiente nivel, lo que en España equivaldría a Bachillerato.

Cuadro extraído del proyecto LEARN! Panorama de los niveles en los que se imparte educación sobre seguridad vial y movilidad en Europa:



El proyecto LEARN! (www.trafficsafetyeducation.eu) ofrece 17 recomendaciones clave para hacer llegar de modo efectivo la educación en movilidad segura a todas las escuelas e incluye numerosos ejemplos de buenas prácticas. Todo con el objetivo de garantizar el derecho a recibir educación para la seguridad y la movilidad, implicar y apoyar a las escuelas, garantizar una educación de alta calidad, facilitar las condiciones marco e implicar a todas las partes interesadas.

Por último, Antonio Avenoso indicó que el ETSC ha lanzado recientemente a la Comisión Europea dos peticiones:

- Que se elaboren indicadores clave de rendimiento (KPIs, por sus siglas en inglés) sobre la oferta de educación vial que realizan los Estados miembros
- Que se desarrollen herramientas para diseñar, aplicar y evaluar la educación vial.

Animó así a todos los Estados Miembro a que garanticen una educación vial de alta calidad, que debería comenzar en la escuela y formar parte de un aprendizaje permanente. Reconoció que queda mucho por hacer y mejorar. Los 17 principios detallados en el mencionado proyecto tratan precisamente de aportar ideas y medidas. Y, concluyó, es importante que cualquier tiempo y dinero que se invierta en educación sea en programas bien elaborados.

Filippo Randi, Presidente de la Federación Europea de Víctimas de Siniestros de Tráfico (FEVR)

Educación para la vida

Fundada en Ginebra en 1991, la Federación Europea de Víctimas de Siniestros de Tráfico (FEVR, organización con sede en Bélgica) tiene como objetivo promover la asistencia a las víctimas de la carretera a nivel internacional. Fue la creadora del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico en 1995. Desde entonces, se conmemora este día mundialmente el tercer domingo de noviembre.

Filippo Randi fue uno de los participantes en esta conferencia internacional poniendo voz a las víctimas viales. Así, durante su intervención destacó la importancia de la educación para la vida. Y es que hay que esforzarse para difundir una cultura de la seguridad desde la formación como persona.

“No somos los dueños de la vida. Somos responsables de su continuidad. Debemos protegerla y amarla”, señaló. De hecho, la educación de la persona, especialmente la vial, interviene en todo el contexto social y la prevención es una responsabilidad compartida. Por supuesto, esta formación debe ser de calidad para adquirir las competencias



necesarias como son el autocontrol, el cumplimiento desde el convencimiento de las normas... Solo así se puede transformar las normas y prohibiciones en valores compartidos.

Para Filippo Randi, el impacto en la vida de las víctimas a causa de un delito contra la seguridad vial afecta tan profundamente como el causado por otros delitos. “Las víctimas nunca se reducen: se suman menos o se suman más. Pero nunca se reducen”, señaló en su intervención.

Por eso, han solicitado a los parlamentarios europeos que las víctimas de tráfico sean amparadas por la Directiva Europea de Víctimas de delito (2012/29/EU) y que se proteja, en definitiva, a las víctimas de la violencia vial. Y es que hay que seguir concienciando a la sociedad sobre la importancia y valor de la vida.

Tenemos la responsabilidad compartida de protegerla y amarla, también cuando conducimos un vehículo.

CLAUSURA

Julio Domingo, Director General de Fundación MAPFRE

Seguridad, salud y educación

Fundación MAPFRE lleva más de 50 años trabajando para mejorar la vida de las personas en cinco ámbitos de actuación: la acción social, la cultura accesible, la promoción de la salud y, muy intensamente, en la prevención de lesiones, y la educación financiera y la educación vial. Julio Domingo, director general de la fundación, fue el encargado de dar a conocer el trabajo realizado desde la fundación siendo la solidaridad el concepto más relevante.



Así, desde Fundación MAPFRE ya se han invertido 700 millones de euros hasta la fecha, procurando que esta inversión sea cada vez más eficiente y genere un mayor impacto social. Solo durante el último año se ha llegado a más de 4 millones de personas, siendo en su mayoría personas en riesgo de exclusión social. Desde la fundación consideran que se trata de un recorrido para estar realmente orgullosos pero, sin embargo, son conscientes de que queda una grandísima parte del camino por delante.

La seguridad, la salud y la educación de sus hijos e hijas, en este orden de prioridades, son los puntos que más preocupan a madres y padres, afirmó Julio Domingo, quien quiso destacar el importante papel que juega la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados en la reducción de la siniestralidad vial. De esta forma, puso el foco en la necesidad de educar para prevenir y la importancia de investigar e innovar para mejorar. En su opinión, los últimos decretos abren la puerta a una verdadera revolución en la educación con competencias y objetivos de evaluación claramente definidos.

“No estamos donde nos gustaría estar” en lo que respecta a la reducción de la siniestralidad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), declaró durante su intervención. Aún así, se mostró esperanzado respecto al objetivo de reducir en un 50% la mortalidad y los heridos graves antes de 2030 y alcanzar el Objetivo Cero antes del 2050. De hecho, consideró una obligación que en 2023 se obtengan avances significativos.

María Lidón Lozano, Secretaria General de la Dirección General de Tráfico de España, Ministerio del Interior

“La educación mueve la sociedad, conciencias y es importante que sigamos apostando por ella a medio y largo plazo”

Si bien es necesaria la labor de gestión desde la Administración, también resulta vital la complicidad y la participación de la sociedad civil. María Lidón Lozano, Secretaria General de la Dirección General de Tráfico de España, puso en valor durante la clausura de la jornada internacional que tanto el Congreso como entidades públicas y privadas se sienten alrededor de la misma mesa de trabajo con el gran objetivo de conseguir cero víctimas en siniestros viales.



“La movilidad lo ha cambiado todo. Después de la pandemia, la movilidad ha experimentado un cambio importante de paradigma social que nos plantea como abordar la seguridad y educación vial en los próximos años”, señaló. Así, por ejemplo, se han producido multitud de avances tecnológicos en el ámbito del vehículo y de la carretera. Todo nos lleva a plantear un cambio en las estrategias de seguridad vial. Por supuesto, siempre con el objetivo de reducir en un 50% los fallecidos y heridos graves en 2030.

Son, en su opinión, retos importantes y que dan cierto vértigo pero que se pueden conseguir. Para lograrlo, España cuenta con la Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. “Ojalá volviéramos a reunirnos aquí todos al final de la década y podamos felicitarnos por haber logrado este objetivo”, afirmó.

La secretaria general de la Dirección General de Tráfico reafirmó la apuesta de este organismo por el Sistema Seguro. Y es que no hay que hacer intercambios entre movilidad y seguridad. Hay que apostar por maximizar la seguridad sin minimizar la movilidad. Ambos planteamientos son compatibles. Y la persona debe situarse en el foco de todo ello.

Así, destacó la importancia de la educación vial, la concienciación, pero también la necesidad de la vigilancia y el control. Gracias al gran esfuerzo realizado, España es un referente en seguridad vial y es uno de los países con mejores datos de la Unión Europea con 32 fallecidos por millón de habitantes, mientras que la media en la UE es de 44 víctimas mortales por millón de habitantes.

“La educación es intangible, difícilmente se puede medir. Pero la educación mueve la sociedad, conciencias y es importante que sigamos apostando por ella a medio y largo plazo”, remarcó. Por ello, destaca la necesidad de que la formación esté presente a lo largo de toda la vida con independencia de si se es conductor o no porque todos formamos parte del fenómeno vial. Afortunadamente y tras 30 años, se ha conseguido introducir la educación vial en el currículo escolar.

Por último, la secretaria general de la DGT pidió apoyos para conseguir un mayor impulso del desarrollo de políticas de educación vial a nivel europeo, que se definan líneas comunes en toda la Unión Europa para poder avanzar juntos. Para ello es necesario trabajar de forma conjunta y coordinada. Por supuesto, siempre será imprescindible que la sociedad civil empuje a la Administración.

Teodoro García Egea y Maribel García López, Presidente y Vicepresidenta de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados

La seguridad vial desde el consenso político

La conferencia internacional concluyó de la mano de Teodoro García Egea y Maribel García López, Presidente y Vicepresidenta de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Ambos coincidieron en señalar la importancia de la voluntad política y enumeraron las principales conclusiones de la jornada.

“Hay un número de muertes demasiado alto que como sociedad no nos debemos permitir. Es curioso que esa voluntad política haya estado encima de la mesa durante toda la jornada”, resaltó durante su intervención la vicepresidenta de la Comisión, quien destacó algunas de las principales conclusiones de la conferencia internacional como la necesidad de que Europa se plantee el límite de 30 km/h en las ciudades, el uso del transporte público en detrimento del vehículo particular, las campañas de concienciación y el uso seguro de los vehículos de movilidad personal o de micromovilidad. Así, también hizo referencia a la dimensión de género en materia de seguridad vial y cómo “las mujeres pueden conducir igual de bien o mal que los hombres, según nos eduquen. Debemos ser iguales en la conducción de un vehículo”.

Durante su intervención, la diputada también destacó que los parques de educación vial comenzaron a implantarse en 1961 y puso en valor que la LOMLOE apueste por primera vez por unos Reales Decretos que garanticen que la educación vial esté en todas las etapas y en todas las

Comunidades Autónomas. Al respecto, consideró que “cada CCAA desarrollará después sus decretos curriculares pero la enseñanza mínima debe quedar reflejada y debe cumplirse en toda España”.

En opinión de Maribel García López, durante la jornada se han puesto sobre la mesa una serie de retos importantes como la formación para conductores en de bicicleta, para empresas de reparto o la creación de talleres específicos para jóvenes. Para la vicepresidenta de la Comisión, la creación de un técnico superior en formación vial va a suponer, sin duda, un antes y un después en materia de seguridad vial.



Igualmente, puso de relieve el dilema ético de los coches autónomos. Y es que surgen millones de preguntas que deben plantearse, como quién responsabiliza a quién en caso de siniestro, cómo siniestro, cómo debe ser el seguro obligatorio o si los conductores estaremos preparados para no hacer ninguna acción dentro del coche y confiar plenamente en él.

Para finalizar su intervención, hizo hincapié en el poder de los medios de comunicación y las campañas de concienciación a la hora de cambiar a las personas, de modificar valores, y recordó las palabras de Nelson Mandela para poner en valor que la educación es el arma más poderosa para cambiar el mundo. Con todo ello, “podemos decir que la educación vial es el arma más poderosa para alcanzar el Objetivo Cero”.

Por su parte, el presidente de la Comisión, Teodoro García Egea, señaló que pocas comisiones generan tanto consenso como la de seguridad vial, porque hablamos de los cambios y de cómo las decisiones que se toman desde el Congreso y desde el resto de órganos impactan en las vidas de las personas.

En este sentido, reflexionó brevemente sobre una cuestión planteada a un célebre inventor: ¿Qué hubiese pensado la gente antes de que hubiera irrumpido el automóvil? Al respecto, el inventor señaló que la gente hubiera respondido en ese momento que necesitaban caballos más rápidos. Nadie hubiera contestado que necesitaban automóviles porque no estaban en la mente de nadie. “Creo que la movilidad da paso a nuevos retos. Jornadas como esta son claves para seguir avanzando porque aúnan a la sociedad civil, la Administración y los expertos del sector”, añadió durante su intervención.

Por último, mostró la predisposición de la Comisión de Seguridad Vial para seguir trabajando en esta línea y transmitió su agradecimiento a la Fundación MAPFRE por la posibilidad de reflexionar sobre esta materia porque, tal y como resaltó, “resaltó, “nos va la vida en ello, la de nuestros seres queridos, la de nosotros mismos y el futuro de nuestro país”.



Fundación **MAPFRE**

