

TEMA 25

HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN III. LA EDUCACIÓN VIAL A LO LARGO DE LA VIDA: CONCEPTO Y OBJETIVOS. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO ESCOLAR EN ESPAÑA: OBJETIVOS Y CONTENIDOS EN LAS DIFERENTES ETAPAS EDUCATIVAS. OTROS COLECTIVOS: PERSONAS MAYORES. PROGRAMAS Y EXPERIENCIAS EDUCATIVAS.

1. LA EDUCACIÓN VIAL A LO LARGO DE LA VIDA: CONCEPTO Y OBJETIVOS.

Introducción

La historia de la educación vial surge con el crecimiento de los vehículos y el aumento del tráfico en las ciudades a principios del siglo XX. Con la invención del automóvil y su rápida expansión, las calles de las ciudades pasaron de ser lugares donde predominaban peatones y carretas a vías con alta presencia de vehículos motorizados, lo que trajo un incremento notable en los accidentes y conflictos en la vía pública.

En este contexto, los gobiernos y las comunidades comenzaron a darse cuenta de la necesidad de regular el uso de las vías y educar a la población en normas de circulación básicas. En algunos países, ya desde los años 20 y 30 se empezaron a implementar programas educativos sobre seguridad vial, dirigidos inicialmente a conductores, extendiéndose posteriormente a peatones y ciclistas.

Las primeras apariciones del concepto de seguridad vial en España se remontan al Código de Circulación de 1934. Este código fue el primero en establecer una normativa de circulación, si bien no establecía un sistema de educación vial tal y como lo conocemos hoy día, sí introducía la necesidad de que los conductores estuvieran familiarizados con las normas de tráfico para poder circular de manera segura. Esto supuso una primera base para el desarrollo de la educación vial en décadas posteriores.

La educación vial tal y como hoy la conocemos, comenzó a tomar forma en la década de 1950, cuando las tasas de accidentes siguieron aumentando con el crecimiento de las ciudades y el incremento de la población automovilística.

En la década de los 60/70, el tráfico en las ciudades comenzó a aumentar considerablemente lo que impulsó las primeras campañas de concienciación sobre seguridad vial. La ley de seguridad vial de 1974 fue una de las primeras normativas que reconoció la importancia de la educación en la prevención de accidentes, sentando las bases de la educación vial que hoy conocemos.

Durante los años 80 y 90, se formalizaron los programas de educación vial en el sistema educativo, lo que permitió integrar estos contenidos de manera sistemática en los colegios y desarrollar una cultura de seguridad vial.

A partir del año 2000, la educación vial pasó a formar parte de un enfoque más integral de seguridad y convivencia en el espacio público, al incorporar esta materia como en el currículo educativo (Ley Orgánica de Educación 2/2006 de 3 de mayo) y posteriores modificaciones. Esta incorpora la educación vial como parte de la educación en valores y civismo, promoviendo su enseñanza en distintas etapas escolares, desde primaria hasta secundaria.

En los últimos años la educación vial se ha modernizado y se ha adaptado a las nuevas formas de movilidad, como el uso de las bicicletas, VMP y otros medios sostenibles; el respeto a los colectivos vulnerables y la incorporación de las nuevas tecnologías en la conducción. Hoy en día, la educación vial es considerada un componente esencial no solo para reducir los siniestros viales sino también para promover una cultura de respeto y responsabilidad en la vía para lograr una movilidad saludable, sostenible, segura e inclusiva.

Concepto:

La educación, entendida como la adquisición de aquellos hábitos que favorecen un ajuste del individuo a su ambiente, tiene que ver con el desarrollo de los hábitos psicomotóricos, imprescindible en las conductas viales. Pero estos hábitos son más complejos que el simple hecho de moverse, ya que implican o suponen la adquisición de otra serie de hábitos, tales como los de observación, de prudencia, de pronta decisión, de anticipación al problema. Pero el desarrollo de todos ellos, carecería de sentido si el individuo no los adecuara o adaptara a las situaciones reales del tráfico en el que está inmerso y que además no pasaran a formar parte de una conciencia moral autónoma y social.

De este modo, todas estas consideraciones nos hacen llegar a la conclusión de que, si bien los conocimientos y los hábitos de un buen comportamiento vial son importantes y deseables, también lo es la disposición de los usuarios de las vías con el fin de dar una respuesta acertada y válida a todas y cada una de las situaciones con las que se puede encontrar. Nos estamos refiriendo a la importancia de la actitud de los individuos dentro del fenómeno circulatorio como base para el uso adecuado de los espacios y las relaciones con el resto de los usuarios de la vía: actitudes de prudencia, de respeto a las normas y señales, de respeto a uno mismo y a los demás usuarios, de respeto a la ley y a la autoridad que nos recuerda la necesidad de cumplir unas normas, la necesidad de colaborar, la necesidad de la anticipación, la previsión del peligro, la ayuda en carretera, la solidaridad, la tolerancia.

Por otra parte, la educación vial no solo se centra en la prevención de los siniestros viales, sino en la construcción de una cultura de convivencia y respeto en los espacios viales. Las características del tráfico, los avances tecnológicos y la legislación están en cambio constante, lo cual hace que la educación vial sea un proceso que debe actualizarse y mantenerse a lo largo de la vida. Esto permite que todos los ciudadanos, sin importar su rol vial como peatón, pasajero o conductor, adquieran y mantengan los conocimientos y habilidades necesarias para desplazarse con seguridad.

Todas estas circunstancias y consideraciones conceptuales, nos pone en disposición de sintetizarlas y poder definir la Educación Vial como un proceso pedagógico y continuo que permite a las personas aprender conocimientos, desarrollar actitudes y habilidades y asumir valores que les permitan una movilidad segura y responsable con el medio ambiente y respetuosa con el resto de usuarios de la vía.

Este enfoque reconoce que el aprendizaje en seguridad vial no debe limitarse a una etapa educativa específica, sino que debe estar presente en las distintas etapas de la vida para adaptarse a las necesidades cambiantes de las personas en su rol como peatones, pasajeros o conductores.

“La educación vial a lo largo de la vida” se podría definir como aquel proceso educativo continuo que abarca todas las etapas del ciclo vital de una persona, que tiene como objetivo promover la seguridad en el espacio vial mediante la adquisición de conocimientos, actitudes, hábitos y valores para reducir los accidentes de tráfico y lograr una movilidad segura, saludable y sostenible.

Esta concepción de la educación vial no se limita a una formación puntual, sino que adquiere una dimensión global desde el punto de vista subjetivo ya que abarca el ciclo cronológico de la persona e implica la responsabilidad compartida de instituciones educativas, familias, organismos gubernamentales y comunidades. Este concepto de educación vial implica una educación integral que incluye la formación en actitudes cívicas, conocimientos, habilidades y valores necesarios para desenvolverse de manera segura en el entorno vial, independientemente del rol que se desempeñe: peatón, conductor, ciclista, o cualquier otro usuario de la vía

Del mismo modo adquiere un enfoque preventivo ya que busca generar conciencia sobre los peligros del tráfico, promoviendo conductas que minimicen los riesgos de accidentes y la violencia vial. Además, tiene un enfoque adaptado a cada etapa de la vida, ya que las necesidades, capacidades y responsabilidades de las personas cambian a medida que envejecen.

Marco normativo:

La regulación de la educación vial encuentra su base legal en el artículo 4 apartado c) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial, en el que recoge como competencia de la Administración General del Estado la aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial para la movilidad segura y sostenible, en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.

A esta normativa se suma el Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, que recoge en el

artículo 12, entre otras, las funciones que corresponden a la Dirección General de Tráfico:

U) La gestión de la educación vial.

W) El establecimiento de las directrices básicas para la programación de la educación vial.

Este marco legal se enmarca en los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, que impulsa un enfoque sistémico y multidisciplinar para reducir la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 recoge 9 Áreas estratégicas, una de ellas "Personas formadas y capaces" dedicada a la formación y la educación. Esta área pretende abordar la mejora del comportamiento y la seguridad de las personas usuarias mediante la formación y la educación vial, proponiendo las siguientes líneas de actuación, en lo que respecta a ésta última:

- Introducir la educación vial en educación primaria, secundaria y bachillerato.
- Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos.
- Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible.

Objetivos generales y específicos en la distintas etapas

Los objetivos de la educación vial buscan construir una cultura de movilidad segura, empática y consciente, adaptándose a las necesidades y características de cada persona en las diversas etapas de su vida.

La educación vial persigue unos objetivos genéricos y otros específicos según el periodo cronológico del individuo:

Objetivos generales

1. Reducción de Accidentes: Contribuir a la disminución de los accidentes de tráfico mediante la promoción de actitudes y comportamientos seguros en la vía, adaptados a cada etapa de la vida y cada contexto de movilidad.
2. Concienciación y Responsabilidad: Fomentar una cultura de responsabilidad y respeto en las vías, y cumplimiento de las normas, donde las personas comprendan el impacto de sus acciones en su seguridad y la de otros y los efectos perniciosos que provocan la influencia de los factores de riesgo en la conducción.
3. Adquisición de Habilidades y Conocimientos: Dotar a las personas de habilidades prácticas y conocimientos sobre normas, señales de tráfico y buenas prácticas en la conducción y el desplazamiento, desde una edad temprana y a lo largo de la vida.

4. *Adaptación a Cambios y Nuevas Tecnologías: Preparar a los ciudadanos para adaptarse a las innovaciones tecnológicas y normativas que puedan afectar a la movilidad, como los vehículos eléctricos, la micromovilidad o las nuevas regulaciones de seguridad vial.*

5. *Fomento de la Convivencia y Respeto en el Espacio Público: Promover valores de respeto, empatía y convivencia pacífica en el espacio público, reforzando la idea de que la seguridad vial es una responsabilidad colectiva.*

Objetivos específicos



1. Niñ@s (0-6 años)

En esta etapa, el objetivo principal es crear conciencia sobre la seguridad vial desde temprana edad, enseñar normas básicas y desarrollar comportamientos adecuados como peatones y ciclistas.

Las primeras edades son especialmente importantes y propicias para la creación de hábitos, comportamientos y valores, que redundarán positivamente en el desarrollo de una movilidad segura y en la prevención de los accidentes de tráfico. Los niños están sujetos a una mayor vulnerabilidad ante el tráfico, debido a sus condiciones psicofísicas y la menor capacidad para percibir peligros y reaccionar adecuadamente.

Su movilidad se relaciona con su condición como peatones o pasajeros en distintos medios de transporte, generalmente acompañados de un adulto.

Como peatones acompañados

La seguridad de los menores como peatones depende en gran medida de los adultos que los acompañan. Aunque los niños suelen estar bajo su supervisión, esto no garantiza su seguridad si no se toman las medidas correctas.

Como pasajeros de vehículos:

Sabemos que los niños son más vulnerables en caso de accidente debido a su tamaño y peso, por lo que el papel de los adultos es fundamental. Conductores y acompañantes asumen una responsabilidad adicional para garantizar que los pequeños viajen de forma segura utilizando siempre el sistema de retención infantil adecuado, homologado y adecuado teniendo en cuenta la talla y el peso, siendo obligatorio hasta que el niño mida 1.35 cms y aconsejable hasta los 1.50 cms de altura.

Además como normal general, los niños deben ir siempre en los asientos traseros, salvo que:

- el vehículo no disponga de ellos.
- todos los asientos traseros ya están ocupados por otros menores que también utilicen sistemas de retención infantil.
- o si fuera posible instalar en los asientos traseros todos los SRI.

En el caso de que el niño viajase en el asiento delantero, y el vehículo dispusiera de airbag, habría que desconectarlo para evitar graves lesiones debido a la potencia de su despliegue en caso de accidente.

Es importante recordar que la silla debe colocarse en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible, ya que en caso de accidente, el niño tiene menos riesgo de sufrir lesiones.

2. Niñ@s (6 a 12 años)

Los menores entre los 6/12 años reflejan una mayor implicación en el entorno, aprenden normas, adquieren comportamientos y generan hábitos. Son capaces de desarrollar un conjunto de valores propios y ciertas habilidades para relacionarse con otros compañeros.

Durante esta etapa, utilizan la vía pública fundamentalmente como peatones autónomos, como pasajeros en medios de transporte privado (el vehículo familiar) o usuarios de transporte público (autobús), y se inician en el uso de la bicicleta.

Como peatones:

Los niños/as harán uso de las vías públicas como peatones autónomos: De forma progresiva comenzarán a conocer el entorno, aprenderán las normas básicas y a reconocer itinerarios realizados a diario como el camino al colegio.

El camino escolar es un proyecto de ciudad, que tiene como objetivo promover y facilitar que los escolares vayan caminando o en bicicleta al colegio de manera autónoma, a través de un itinerario indicado y acondicionado, que haga de este desplazamiento una actividad segura, agradable y sostenible. La DGT desarrolla y fomenta los caminos escolares a través de su programa STARS.

Como pasajeros:

En esta etapa, hay que recordar nuevamente las indicaciones propuestas para los menores de 0 a 6 años en cuanto a la utilización de los sistemas de retención infantil homologados y adecuados a la normativa vigente. Recordemos que es obligatorio hasta que el menor mida 135cm y recomendable hasta 150 cm. La estatura marcará la necesidad de su uso. A partir de entonces y superada esta altura, el niño utilizará el cinturón de seguridad como los adultos.

En cuanto su ubicación en el vehículo sigue siendo preferente el uso de los asientos traseros y en contra del sentido de la marcha hasta que las circunstancias lo permitan.

Por otra parte, el autobús se convierte en el medio de transporte de muchos niños y niñas para desplazarse al centro escolar.

Como usuarios de bicicleta:

La bicicleta es uno de los medios de transporte que permite a un menor desarrollar su autonomía, mejorar sus habilidades motoras y fortalecer su salud física y mental mientras se divierte.

Por esta razón, y para evitar posibles accidentes es importante disponer del equipamiento necesario y los elementos de seguridad, destacando uso de luces, prendas reflectantes y el uso obligatorio del casco.

Por tanto, los Objetivos específicos en esta etapa:

- Conductas básicas de seguridad: Enseñar a los niños a caminar por las aceras, cruzar en los pasos de peatones y no correr en la vía.
- Reconocimiento de señales de tráfico: Introducción a señales de tráfico sencillas (por ejemplo, semáforos, pasos peatonales, señales de stop) y su significado.
- Responsabilidad como peatones y pasajeros de vehículo particular y transporte escolar.
- Sensibilización sobre riesgos: Crear conciencia acerca de los peligros de jugar cerca de la carretera y la importancia de la supervisión adulta.

3. Adolescentes y jóvenes (12 a 18 años)

La adolescencia es la etapa en la que comienzan a actuar con autonomía, a salir de forma independiente y a relacionarse con sus grupos de iguales. Apuestan por el uso de la tecnología y la movilidad multimodal, optan por el uso de bicicletas, vehículos de movilidad personal y ciclomotores, o viajan con jóvenes, muchas veces conductores nóveles, en un entorno no exento de riesgos a los que se añaden los consustanciales a

su edad y circunstancia vital. En esta edad, la percepción de los riesgos es aún baja y, como consecuencia, se derivan más siniestros y de mayor gravedad.

En el comportamiento vial influyen los hábitos, actitudes, valores y aprendizajes adquiridos en la infancia y, de forma determinante, una serie de comportamientos propios de la adolescencia como la rebeldía ante las normas, la presión del grupo de iguales, el consumo de alcohol y otras drogas, la especial carencia de percepción del riesgo, la falta de conciencia sobre la gravedad e irreversibilidad de determinadas conductas...

Todos estos aspectos y factores pueden abordarse desde la Educación Vial para facilitar a la juventud adolescente, por una parte, identificar los riesgos y, por otra parte, dar respuestas adecuadas y seguras a las distintas situaciones viales en calidad de peatón, conductor o pasajero.

Como peatón

El uso del móvil y dispositivos electrónicos distrae al peatón joven, disminuyendo su atención sobre el entorno y aumentando los riesgos.

Como usuarios de la bicicleta:

Los adolescentes perciben la bicicleta como una alternativa de movilidad saludable, que fomenta la actividad física y les permite un desplazamiento sostenible, pero para disfrutar plenamente de sus beneficios es esencial adoptar medidas de seguridad como el uso del casco, elementos reflectantes y respeto a la normas de circulación.

El uso del casco es obligatorio para menores de 16 años en cualquier tipo de vías. Si eres mayor de 16 años, es obligatorio en las vías interurbanas, pero siempre recomendable. Ha de estar homologado y es muy importante abrocharse el casco y hacerlo de forma correcta.

El uso de auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido, así como el uso del teléfono móvil, está prohibido cuando circulamos en bicicleta.

Uno de los mayores peligros para el ciclista cuando circula por carretera o ciudad es no ser visto por el resto de vehículos. Por ello es muy importante el uso adecuado de reflectantes, reflectores y alumbrado. Es necesario hacer uso de elementos y el alumbrado correspondiente si se circula por la noche, por túneles o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan la visibilidad.

Como usuarios de VMP:

El uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) entre los adolescentes se presenta como una alternativa innovadora que facilita los desplazamientos urbanos. Sin embargo, su implementación sin medidas de seguridad adecuadas puede convertir

esta ventaja en un riesgo significativo, destacando la importancia de fomentar una conducción responsable y respetuosa para garantizar su uso seguro.

Antes de conducir un patinete eléctrico es importante conocer las normas que tienen que cumplir los usuarios. Está prohibido:

- Conducir un VMP bajo los efectos de alcohol/ drogas
- Más de una persona
- Usar auriculares/ teléfono o cualquier dispositivo electrónico.
- Circular velocidad superior a 25 km/hora. La velocidad de estos vehículos está comprendida entre 6 y 25 km/h.

Aunque parezca un vehículo “menor”, la realidad es que no todos los usuarios de patinete eléctrico, algunos de ellos muy jóvenes y poco experimentados, son conscientes de lo que implica circular a esa velocidad y los riesgos que ello conlleva.

Como conductores:

A partir de los 15 años podrán obtener el permiso AM, que autoriza la conducción de ciclomotores y cuatriciclos ligeros.

A partir de los 16 años se puede obtener:

- Permiso para la conducción de motos de cilindrada máxima de 125 cm³ (permiso A1).
- la licencia para la conducción de tractores agrícolas (Licencia LVA)

El uso del casco es obligatorio para el conductor y pasajero del ciclomotor y motocicleta en todo tipo de vías, preferentemente los cascos integrales, porque la protección se extiende además de la cabeza, la cara, barbilla y ojos.

Los Objetivos específicos en esta etapa:

- Formación más profunda sobre normas viales y las reglas de circulación más complejas, tanto para peatones como para conductores.
- Actitudes responsables al conducir: Fomentar el respeto por los demás usuarios de la vía, la responsabilidad en el consumo de alcohol y drogas, el uso de dispositivos móviles y el respeto por los límites de velocidad.
- Seguridad y prevención: informar y concienciar sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico y aconsejar el uso de los factores de protección tales como el uso del cinturón de seguridad y el casco.

3. Adultos (18 a 65 años)

Entre los 18 y los 65 años es el grupo poblacional más numeroso, con casi dos terceras partes de la población total en España y cuenta con más de 22 millones de conductores. También es el que presenta unas cifras de siniestralidad vial más altas.

Su relación e interacción con el entorno vial es plena , ya tratemos su rol como peatón, usuario de bici / VMP , conductor o su vertiente de persona , padre o profesional.

Como peatón:

El adulto como peatón también enfrenta riesgos significativos derivados del fenómeno del "peatón digital", una conducta marcada por la distracción ocasionada por el uso de dispositivos móviles durante los desplazamientos.

Usuarios de bicicleta

El adulto como usuario de bicicleta desempeña un papel clave en la promoción de una movilidad sostenible y saludable, pero también enfrenta desafíos que requieren atención para garantizar su seguridad.

El uso del casco es obligatorio para todos en las vías interurbanas. Su uso es siempre recomendable y fundamental ya que disminuye las lesiones en caso de golpe o accidente y te puede salvar la vida.

El uso de auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido, así como el uso del teléfono móvil, está prohibido.

Es necesario hacer uso de elementos reflectantes y el alumbrado correspondiente si se circula por la noche, por túneles o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan la visibilidad.

Usuarios de VMP:

El uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en este segmento de edad, ha crecido significativamente como una opción práctica y sostenible para desplazamientos urbanos. Sin embargo, esta forma de movilidad presenta retos que requieren un enfoque responsable.

Muchos adultos, al adquirir este tipo de vehículos, desconocen si sus características técnicas se ajustan a la categoría de VMP, o bien se trata de de otro tipo de vehículo cuya circulación exija otros requisitos.

Antes de conducir un patinete eléctrico es importante conocer las normas que tienen que cumplir los usuarios de los VMP en sus desplazamientos urbanos.

Como conductores:

La conducción de vehículos exige una relación estrecha entre la educación vial y la formación real, ya que una no puede entenderse sin la otra.

Permisos de conducción: Es la franja de edad que se caracteriza por la capacidad máxima de poder conducir la mayoría de vehículos:

Factores de riesgo:

Aunque toda persona que conduce, ya sea conductor novel o con experiencia, conoce los factores de riesgo, es especialmente importante recalcar que la manera en que estos factores impactan a cada grupo varía.

Para los conductores noveles, los factores de riesgo suelen estar relacionados con la falta de experiencia y madurez en la toma de decisiones. Este grupo tiene más probabilidades de cometer errores debido a la falta de familiaridad con las condiciones cambiantes de la vía, la interacción con otros vehículos y la gestión de situaciones imprevistas como el mal tiempo o el tráfico congestionado.

En cuanto a los conductores experimentados, su principal factor de riesgo radica en la "falsa seguridad" que puede producir la experiencia. Con el tiempo, muchos conductores desarrollan una sensación de invulnerabilidad y una mayor tolerancia a situaciones de riesgo, lo que puede llevar a conductas como exceder los límites de velocidad, no usar el cinturón de seguridad en trayectos cortos o subestimar las consecuencias de conducir bajo el efecto de alcohol y/o sustancias. También es común que los conductores experimentados se distraigan al volante, ya sea por el uso del teléfono móvil o por otras actividades aparentemente inofensivas, como escuchar música a un volumen alto, que disminuyen su capacidad para reaccionar ante imprevistos. La fatiga también se convierte en un factor de riesgo considerable, ya que, con la experiencia, algunos conductores tienden a "acostumbrarse" a conducir durante largos períodos sin descansos adecuados.

Objetivos específicos en esta etapa:

En esta etapa las personas se convierten en conductores activos, por lo que la educación vial debe centrarse en la responsabilidad y la actualización constante de conocimientos y habilidades. Esta etapa también es fundamental para fomentar la movilidad sostenible.

- Reciclaje y formación continua: cursos de actualización para conductores, especialmente sobre cambios en las normativas de tráfico o sobre nuevas tecnologías y vehículos (vehículos eléctricos, autónomos).
- Concienciación y Responsabilidad : Promover la conducción segura y responsable y saludable, evitando distracciones, y consumos que afecten las capacidades de conducción (alcohol, drogas).
- Movilidad responsable y sostenible: Incentivar el uso de medios de transporte menos contaminantes como la bicicleta, el transporte público o el uso compartido de vehículos.

4. Mayores (65 años ...)

El envejecimiento de la población es una conquista social gracias a los avances de la medicina, la mejora en la alimentación y a un estilo de vida más saludable, permitiendo a las personas vivir por más tiempo y en mejores condiciones. La sociedad española envejece más rápido que en otros países, España es el país europeo con mayor esperanza de vida. Las proyecciones apuntan a que en 2050, las personas mayores de 65 años representarán más del 30 % de la población y los octogenarios superarán los 4 millones de personas.

En un escenario vial, la figura del mayor actúa en su dimensión como peatón, conductor o pasajero.

Como peatón

A medida que la población envejece, aumentan los riesgos y se vuelve más vulnerable debido a las alteraciones de las capacidades para la movilidad, pérdida de reflejos, limitaciones sensoriales, incremento de los tiempos de reacción. Estas alteraciones incrementan el riesgo de atropellos, especialmente en zonas urbanas, donde las cifras describen claramente los riesgos a controlar.

En su papel como Conductor.

Del conjunto de permisos de conducir expedidos en España en 2023, un 18 % pertenece a personas con edades comprendidas entre 65 años en adelante.

Y es que la edad no supone por sí misma un riesgo o estado psicofísico ni es determinante para la retirada del permiso de conducir. Únicamente el reconocimiento psicofísico periódico de sus capacidades determinará su aptitud para la conducción.

Por ello, es de vital importancia el papel que desempeñan los centros de reconocimiento de conductores al efectuar la valoración médica que le permita la validación del permiso, la renovación con restricciones o de modo contrario, su retirada.

Como pasajero o usuario de transporte público

El transporte público es una opción esencial para personas mayores. Es fundamental que los sistemas de transporte sean accesibles y seguros, con paradas y vehículos adaptados a sus necesidades. Por ello y para prevenir posibles accidentes, debemos promover comportamientos seguros como el uso correcto de cinturones de seguridad; el acceso, estancia y salida del vehículo ordenado y respetuoso evitando posibles aglomeraciones y en general respeto a las señales de seguridad y advertencia.

Los objetivos específicos en esta etapa:

En esta etapa, las personas mayores suelen tener más experiencia al volante, pero también enfrentan mayores desafíos derivados de cambios en la salud física y cognitiva. La educación vial debe centrarse en la autovigilancia y en la adaptación a las necesidades cambiantes.

2. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO ESCOLAR SEGÚN LA LOMLOE

Antecedentes:

La educación vial ha tenido un desarrollo progresivo dentro del sistema educativo español, adaptándose a las necesidades sociales y legales de cada época. Su evolución refleja la creciente preocupación por la seguridad vial, la convivencia ciudadana y el impacto ambiental, aspectos fundamentales en una sociedad en constante transformación.

La educación vial comenzó como actividades aisladas y esporádicas organizadas por autoridades locales o la propia DGT. Sin embargo, con la promulgación de la Ley Orgánica Reguladora del Derecho a la Educación (LODE) en 1986, se sentaron las bases para incorporar estos temas en la enseñanza reglada. A pesar de los avances, no existió una estrategia uniforme para integrarla como parte fundamental del currículo. Este enfoque permaneció vigente con la LOGSE (1990), aunque destacaba ya la importancia de la educación en valores.

Durante la década de 2000, se promovieron proyectos puntuales en colaboración con asociaciones y municipios, pero el impacto dependía de la iniciativa de cada centro.

En 2013, la LOMCE impulsó un modelo de aprendizaje competencial en el que la educación vial se concebía como transversal, pero sin mecanismos específicos que garantizaran su aplicación efectiva.

La llegada de la LOMLOE en 2020, ley Orgánica 3/2020, se marcó un cambio hacia la obligatoriedad y sistematización de este contenido, de manera que la educación vial ha pasado de ser una actividad extracurricular a convertirse en un contenido transversal integrado en el currículo, adaptando la educación vial a los retos contemporáneos, como la movilidad sostenible y la convivencia segura en espacios urbanos. Su evolución refleja no solo un cambio en la normativa educativa, sino también una creciente concienciación social sobre la importancia de formar ciudadanos responsables y comprometidos con la seguridad y el bienestar colectivo.

La inclusión de la educación vial en el currículo escolar tiene implicaciones profundas para el aprendizaje de los estudiantes y la sociedad en general:

Enfoque competencial: No se trata únicamente de memorizar normas de tráfico, sino de desarrollar competencias clave como el pensamiento crítico, la resolución de problemas y la conciencia social. La educación vial fomenta la autonomía de los estudiantes al desplazarse y promueve actitudes de respeto hacia los demás.

Educación en valores: La educación vial refuerza valores como la responsabilidad, la solidaridad y la empatía. Enseña a los alumnos a ser conscientes de cómo sus acciones pueden afectar a la seguridad de los demás, promoviendo una convivencia armónica.

Movilidad sostenible: En línea con los ODS, la educación vial fomenta una movilidad respetuosa con el medio ambiente. Los estudiantes aprenden la importancia de medios de transporte sostenibles, como caminar, usar la bicicleta o el transporte público, reduciendo la huella de carbono y contribuyendo a ciudades más limpias y seguras.

Marco normativo actual: la LOMLOE y los Reales Decretos de enseñanzas mínimas.

La Ley Orgánica 3/2020 de 29 de diciembre, (LOMLOE) por la que se modifica la ley Orgánica 2/2006 de 3 de mayo , de educación, es una ley que establece las bases legales del sistema educativo español mientras que los Reales Decretos de mínimos son herramientas normativas que concretan y desarrollan el currículo básico a nivel estatal , asegurando una educación común para toda España.

Los Reales Decretos de desarrollo curricular que concretan la aplicación de la LOMLOE abordan la educación vial de forma específica:

En EDUCACIÓN INFANTIL : “Real Decreto 95/2022, de 1 de febrero, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la educación infantil”

La Educación Infantil constituye la etapa educativa con identidad propia que atiende a niñ@s desde el nacimiento hasta los seis años de edad, ordenada en dos ciclos: hasta los 3 años y el segundo, desde los tres hasta los 6 años.

La Educación Infantil contribuirá a desarrollar las capacidades que les permitan observar y explorar su entorno familiar, natural y social y adquirir progresivamente autonomía en sus actividades habituales, tales como la movilidad segura en espacios cotidianos, como el camino al colegio, e inicio en hábitos básicos de seguridad vial, como el uso del cinturón de seguridad, acompañados por un adulto y el reconocimiento de señales básicas (semáforos, pasos de peatones...).

En EDUCACIÓN PRIMARIA: “Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria”

La Educación Primaria es una etapa educativa que constituye, junto con la Educación Secundaria Obligatoria y los Ciclos Formativos de Grado Básico, la Educación Básica.

La Educación Primaria es una etapa que comprende 6 cursos académicos y tiene carácter obligatorio y gratuito. Se cursará entre los seis y los doce años de edad.

La Educación Primaria contribuirá a desarrollar las capacidades que les permitan desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.

La educación vial se articula en asignaturas como Educación en Valores Cívicos y Éticos, donde se trabaja el respeto a las normas y la convivencia en los espacios públicos. También se refuerza desde Educación Física, al integrar prácticas seguras en la movilidad activa, como caminar o montar en bicicleta.

En EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA (ESO): “Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria”

La Educación Secundaria Obligatoria es una etapa educativa básica que comprende cuatro cursos y tiene carácter obligatorio y gratuito. Con carácter general, se cursará entre los doce y los dieciséis años de edad.

En esta etapa escolar, la educación vial tiene como objetivo desarrollar una comprensión crítica de la movilidad en la sociedad moderna, abordando la seguridad vial desde una perspectiva ética, científica y ambiental, con énfasis en la prevención de accidentes y la sostenibilidad.

Ese contenido curricular se articula en asignaturas como educación física (respeto a normas viales y práctica de la bicicleta); física y química; geografía e historia y en materias optativas como educación en valores cívicos y éticos (movilidad segura, saludable y sostenible) y tecnología (transporte y sostenibilidad).

En BACHILLERATO : “Real Decreto 243/2022, de 5 de abril , por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas del Bachillerato”

La educación secundaria se divide en educación secundaria obligatoria y educación secundaria postobligatoria. El Bachillerato es una de las enseñanzas que conforman la educación secundaria postobligatoria.

Esta etapa comprende dos cursos, se desarrolla en modalidades diferentes y se organiza de modo flexible en materias comunes, materias de modalidad y materias optativas:

La Educación vial contribuirá a afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la movilidad segura y saludable, desde un enfoque interdisciplinar, con especial atención en la relación entre movilidad y sostenibilidad, la normativa de tráfico desde una perspectiva ciudadana, los factores que influyen en la conducción segura: percepción del riesgo, conducción responsable, y efectos del estrés y la fatiga y la seguridad vial como un desafío global.

3. OTROS COLECTIVOS: PERSONAS MAYORES

El envejecimiento poblacional es una tendencia de las seis que recoge la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Su impacto en la seguridad vial ya estaba presente en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, no obstante, la magnitud de esta tendencia crece con el tiempo.

El envejecimiento es una conquista social gracias a los avances de la medicina, la mejora en la alimentación y a un estilo de vida más saludable, permitiendo a las personas vivir por más tiempo y en mejores condiciones. La sociedad española envejece más rápido que en otros países, España es el país europeo con mayor esperanza de vida. Las proyecciones apuntan a que en 2050, las personas mayores de 65 años representarán más del 30 % de la población y los octogenarios superarán los 4 millones de personas.

Además, el envejecimiento está marcado por una diferencia de género, ya que las mujeres superan a los hombres en vejez debido a su mayor esperanza de vida. La población mayor se concentra principalmente en áreas urbanas, en contraste, en las zonas rurales la proporción de personas mayores es mayor, aunque el número total es menor. Estas áreas enfrentan un proceso de despoblación acelerado, con un 28,4% de personas mayores en los municipios rurales en 2022. Este proceso, combinado con la extinción de las generaciones más mayores, está profundizando la despoblación rural. Es la llamada España vaciada.

¿Qué se entiende por persona mayor?

Las discrepancias entre la edad biológica y la cronológica es otra cuestión de actualidad a la hora de analizar el envejecimiento.

La definición de persona de edad o de persona mayor no es común en todas las culturas y sociedades. La mayoría de los países industrializados consideran que una persona de edad o persona mayor es la que tiene más de 65 años, asociado a la jubilación, pero la esperanza de vida ha difuminado esa barrera. En España en 1990, la esperanza media de vida era de 77 años y ahora llega a los 83. Este cambio demográfico ha supuesto que el colectivo de personas entre 60 y 80 años siguen estando activos, gozan de buena salud, tienen una calidad de vida aceptable y capacidad adquisitiva por lo que el punto clave es la movilidad.

Si bien, el proceso de envejecimiento, provoca cambios específicos que pueden impactar su capacidad para desplazarse de manera segura:

1. Cambios físicos

- Reducción de la fuerza muscular y la movilidad articular. Dificulta maniobras como girar el volante, frenar rápidamente o cruzar la calle con agilidad.*

- *Mayor tiempo de reacción. Incrementa el riesgo en situaciones que requieren decisiones rápidas.*

2. Cambios sensoriales

Vista:

- *Dificultad para ver con poca luz o adaptarse al deslumbramiento.*
- *Problemas con la percepción de la profundidad y los movimientos.*

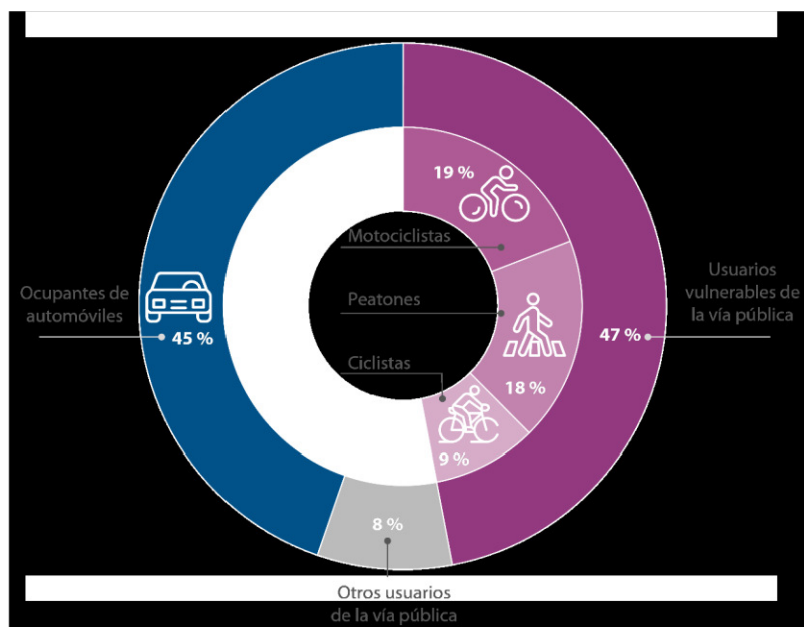
Audición:

- *Menor capacidad para detectar sonidos clave, como sirenas o bocinas.*

3. Cambios cognitivos

- *Deterioro en la atención y la memoria.*
- *Afecta la capacidad para recordar rutas o seguir señales.*
- *Reducción en la capacidad para procesar múltiples estímulos.*

Estos cambios afectan de forma directa a la movilidad de las personas mayores convirtiéndolo en un colectivo vulnerable, necesitado de especial atención, teniendo en cuenta que a pesar de que los mayores tienen menor siniestralidad que otros grupos de edad, entre otras razones porque adoptan estrategias defensivas en la conducción y no adoptan conductas de riesgo, en el caso de sufrir un accidente, sufren daños físicos más severos.



El índice de letalidad de las personas mayores es significativamente más alto que el de otros grupos de edad debido a su mayor vulnerabilidad física. La fragilidad física, junto con factores como la disminución de la agudeza visual y la menor capacidad de reacción, contribuyen a que los accidentes que involucran a personas mayores tiendan a ser más graves y con consecuencias más fatales.

Este colectivo puede adquirir distintos roles en un escenario vial:

En el ámbito peatonal,

El rol más habitual en las personas mayores es el de peatones, Ya sea en entorno urbano o en vías fuera de población. Es también en el que sufren mayor número de siniestros.

Las principales dificultades que se presentan en entorno urbano es sortear obstáculos, subir y bajar bordillos, identificación de lugares seguros para cruzar, duración de los semáforos, convivencia con bicicletas y patinetes. En el entorno interurbano: caminar por arcenes, visibilidad, calcular distancia y velocidad de los vehículos ...

En su papel como Conductor,

Del conjunto de permisos de conducir expedidos en España en 2023, un 18 % pertenece a personas con edades comprendidas entre 65 años en adelante.

Y es que la edad no supone por sí misma un riesgo o estado psicofísico ni es determinante para la retirada del permiso de conducir. Únicamente el reconocimiento psicofísico periódico de sus capacidades determinará su aptitud para la conducción.

Las personas mayores muestran fortalezas en la conducción: Su dilatada experiencia, su arraigado sentido de la responsabilidad en el cumplimiento de la norma, el respeto por los demás usuarios, la cautela en la ejecución de las maniobras, a pesar de la mayor lentitud en sus reacciones.

A pesar de su bajo perfil infractor, este colectivo también está afectado por la siniestralidad vial, debido en parte a ese proceso de deterioro paulatino. Los expertos consideran que los errores más comunes en la conducción son debidos a déficits físicos y cognitivos, enfermedades crónicas y la ingesta de medicamentos u otras sustancias adictivas que pueden provocar la temida fatiga o somnolencia.

Por ello, es de vital importancia el papel que desempeñan los centros de reconocimiento de conductores al efectuar la valoración médica que le permita la validación del permiso, la renovación con restricciones o de modo contrario, su retirada.

La VIGENCIA del permiso de conducir para personas mayores de 65 años depende cuenta con restricciones tales como que :

- la validez del permiso de conducir tipo B (turismos) se reduce a 5 años, en lugar de los 10 años habituales.
- En algunos casos, si existen limitaciones físicas o de salud, los centros médicos autorizados pueden recomendar una validez más corta (por ejemplo, 1 o 2 años).
- La renovación incluye un reconocimiento médico obligatorio.

Existen además otras RESTRICCIONES EN LA CONDUCCIÓN, vienen recogidas en el propio permiso, en forma de códigos asociados a personas con más edad o que padecen de diversas patologías tales como:

Código 61 : Ciertas deficiencias visuales

Código 62 : conducción en un radio de acción

Código 64 : limitación de velocidad específica

Código 65: conducción con acompañante

Código 67: conducción no autorizada por autopista/autovía.

En otras ocasiones, a pesar del resultado positivo del reconocimiento médico, resulta aconsejable una RETIRADA VOLUNTARIA en la conducción, teniendo siempre presente que valorar la posibilidad de dejar de conducir afecta no solo a la seguridad de quien lo decide sino al resto de usuarios de la vía.

En su papel como usuario de transporte público.

Ser pasajero es un rol muy habitual para las persona mayores.

La clave de su utilidad es, por una parte que existan opciones de transporte, es decir ,disponibilidad y condiciones de accesibilidad física (asientos reservados ,sujeciones seguras, atención apropiada en caso de necesidad ...); Por otra parte, el uso adecuado del transporte, lo que supone promover comportamientos seguros como el uso correcto de cinturones de seguridad; el acceso , estancia y salida del vehículo ordenado y respetuoso evitando posibles aglomeraciones y en general respeto a las señales de seguridad y advertencia.

ESTRATEGIA de DGT en colectivo de mayores : Formación y Modelos de Intervención

La Dirección General de Tráfico ha adoptado una estrategia integral para abordar los desafíos relacionados con la movilidad y la seguridad vial de las personas mayores. Su enfoque principal está en la formación, la provisión de recursos didácticos y audiovisuales, y el desarrollo de modelos de intervención efectivos. A continuación, se detalla cómo se articula esta estrategia.

1. Formación a través de cursos en línea

La DGT apuesta por la formación on line dirigida a personas que trabajan con personas mayores a través de la plataforma CAMPUS DGT.

2. Recursos didácticos y audiovisuales

La DGT utiliza herramientas educativas diseñadas específicamente para captar la atención y facilitar el aprendizaje de los mayores.

- Guías prácticas en formato digital y físico: " Itinerarios"
Documentos breves y visuales que explican conceptos clave, como el significado de nuevas señales o comportamiento en la vía pública cómo manejar cruces complejos.*
- Material audiovisual interactivo: Videos educativos que recrean escenarios habituales en la vida de un mayor (cruces, pasos de peatones, semáforos...).*

3. Desarrollo de modelos de intervención

La DGT también ha implementado modelos de intervención basados en la proximidad y el trabajo conjunto con comunidades locales.

- 1. Charlas y talleres presenciales.*
- 2. Programas intergeneracionales.*
- 3. Colaboración con profesionales de la salud.*

La estrategia de la DGT, centrada en la formación en línea, el uso de recursos educativos adaptados y modelos de intervención inclusivos, representa un esfuerzo integral para garantizar la seguridad vial de las personas mayores. Estas iniciativas no solo mejoran la calidad de vida de este colectivo, sino que también contribuyen a una movilidad más segura y sostenible para toda la sociedad.

4. PROGRAMAS Y EXPERIENCIAS EDUCATIVAS

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha desarrollado e implementado una variedad de programas y experiencias educativas específicas para fomentar la seguridad vial y la movilidad segura entre los distintos colectivos. Estos programas combinan enfoques innovadores, prácticos y participativos para maximizar su impacto.

STARS

El proyecto STARS toma su nombre de las siglas del programa inglés de movilidad “SustainableTravel Accreditation and Recognition for Schools”, extendiéndose con posterioridad, a otros países europeos.

Se trata de un proyecto orientado a generar un cambio en las pautas de movilidad del alumnado, con el objetivo de perseguir un cambio modal en los hábitos de desplazamientos de niños y jóvenes en los trayectos diarios al centro educativo (caminando o en bici).

Es un programa dirigido a centros de primaria, secundaria y bachillerato: Alumnos desde los 6 a los 19 años.

<https://www-pro.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/programa-stars/index.html#>



ROAD SAFETY TUNES

Este programa trata aspectos que mueven a los jóvenes y que juegan un papel importante en su vida cotidiana: la música, la libertad, la expresión o la alegría de vivir, combinándolo con una metodología de trabajo, basada en la participación individual, trabajo en equipo, la creatividad, la fusión de emociones, la reflexión y la realización artística.

Su éxito radica en el modo de difusión del mensaje “peer to peer” (contagio entre iguales), si el mensajero es aceptado, mayor será la disposición a escuchar y aceptar el mensaje.

<https://www-pro.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/safety-tunes/index.html>



ESCAPE ROOM DGT

Un escape room es una herramienta didáctica que permite combinar la parte lúdica con la académica, generando una construcción real y secuenciada de aprendizajes duraderos.

Se trata de una experiencia motivadora y la motivación es el valor que predispone al individuo para emprender la acción, abandone la indiferencia y busque sus objetivos.

El escape room se presenta en dos modalidades.

Presencial: <https://www-pro.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/escape-room-presencial/index.html>

Digital: <https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/escape-room/index.html>



CAMINO ESCOLAR

Hacer seguro y atractivo el camino de casa al colegio es una forma de ir recuperando espacios para la infancia, haciendo de este modo más habitables nuestras calles y ciudades.

El camino escolar se convierte en un proyecto de ciudad basado en la movilidad activa, la sostenibilidad, la autonomía y valores como el convivir, respetar y compartir un espacio.

<https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/camino-escolar/index.html>