



**Facultad de
Ciencias Sociales
y del Trabajo**
Universidad Zaragoza

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Investigación sobre la educación vial en niños como
futuros conductores.

TUTORA

Ana Cristina Tesan

ALUMNA

Estela Bueno Montanel

Este trabajo está dedicado a toda mi familia, en concreto a mi marido y a mis hijos. Por empujarme a alcanzar mis sueños y estar siempre.

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, quería explicar brevemente, el motivo del porque he elegido este tema sobre seguridad vial y la razón es que me parece necesario que todos los niños desde edades tempranas adquieran una conciencia sobre las normas de circulación y sobre la importancia como Trabajadora Social de apoyar desde el ámbito educativo el buen uso de los códigos de circulación y de los vehículos individuales. De esa manera crear una conciencia social y un aprendizaje que haga que se eviten peligros innecesarios en la vía pública.

INDICE

1.Introducción	Pág. 5
1.1 Objetivo General	
1.2 Objetivos Específicos	
2. Marco Teórico.....	Pág.8
2.1 Factores de Riesgo	
2.2 Personas más vulnerables ante los accidentes de tráfico	
2.3 Prevención frente a los medicamentos	
2.4 Otras investigaciones	
2.5 Desde el factor humano, desde el Trabajo Social	
3.Investigación.....	Pág.18
3.1 Zaragoza	
3.2 Barrio de parque Venecia	
3.3 C.P.I. Parque Venecia	
3.4 Actualización de Normativa	
4.Metodología.....	Pág. 23
4.1 Entrevista	
4.2 Encuesta	
4.3 Análisis de datos	
5.Conclusión.....	Pág. 41
6.Bibliografía.....	Pág. 42

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un concepto clave con un gran impacto social, que cualquier persona que viva en sociedad, indistintamente de la edad, deberá de conocer, con el objetivo de prevenir los accidentes de tráfico y de mejorar y difundir la seguridad vial. (Montoro, L. 1980)

Para lograr los efectos buscados, analizaré muchas investigaciones y estudios, con la intención de conseguir realizar una buena investigación sobre las acciones preventivas eficaces y existentes en base a la educación y la formación en seguridad vial, fomentando la participación de la población en debates, congresos, foros y encuentros con campañas de concienciación sobre los principales factores de riesgo y la importancia del impacto que estos pueden ocasionar, como son, la fatiga, el cansancio, el estrés, o la conducción al volante de mayores de 65 años, para así contribuir a reducir siniestros viales. (Montoro, L. 1980)

Es importante y responsabilidad de todos, reducir el índice de incidencia de los accidentes de tráfico, ya que en España el índice de siniestralidad,

- en este último año 2021, ha sido de 1004 personas, reduciendo respecto al 2019 la tasa de mortalidad en un 9% y la movilidad en un 8%.
- El 38% de los fallecidos, eran usuarios vulnerables (110 peatones, 31 ciclistas, 241 motoristas y un usuario de VMP),
- además de que de las 140 personas que viajaban en turismo el 26%, no llevaba puesto el cinturón de seguridad. (DGT, Revista Tráfico y Seguridad Vial)

Además, de conocer bien la normativa vigente, presente en el código de circulación y seguridad vial, publicados en el Boletín Oficial del Estado, en los que se fundamenta la regulación de la circulación de cualquier medio de transporte y de los transeúntes en las calles, las restricciones en la circulación, los puntos de acceso nacional para todas las personas sobre la información mínima universal sobre tráfico, la regulación de los servicios de auxilio en las vías públicas y los cursos de sensibilización y reeducación vial y la ley del código penal.

El tema que voy a concretar es la educación existente en la etapa escolar en las primeras fases de la educación básica, y el cambio que se ha producido al pasar de ser un método transversal, a tener un papel obligatorio en el currículo educativo durante todas las etapas del desarrollo (Ley 3/03/2022) pasando a ser una parte básica e inclusiva en el currículo de los colegios.

También concretaré, sobre como afectan los factores de riesgo a nivel de ciudadanía y las medidas preventivas que se recomiendan para poder llevar a cabo una adecuada seguridad vial.

La metodología que se empleará para recopilar datos en esta investigación será cualitativa y cuantitativa, con la colaboración de un colegio de Zaragoza en la que observaremos a los estudiantes de la etapa infantil. Y conocer cuáles son los conocimientos que tienen sobre la seguridad vial, después de una sesión educativa realiza en el colegio, impartida por la DGT.

Analizaré la entrevista de una profesora del centro para conocer su opinión sobre la necesidad de impartir este tipo de educación en las aulas de infantil, conociendo así los recursos de los que disponen y de los que no para poder introducir estos contenidos y su grado de aceptación por padres de padres y de los propios niños.

Además, recopilaré información actualizada sobre la DGT y autores, como Montoro, sobre posibles recursos que nos pueden ofrecer a los ciudadanos para la prevención de los riesgos actuales que continúan existiendo para los viandantes, para los ciclistas y los conductores de vehículos individuales y compara algunas medidas que se han llevado a cabo en otras comunidades sobre recomendaciones sobre la conducción de estos vehículos a un público más generalizado.

A través de una misión como es satisfacer las necesidades ciudadanas mediante el cumplimiento de sus tres objetivos fundamentales:

- El compromiso social y cultural de la población.
- La disminución del número de víctimas.
- Garantizar la movilidad a través de una adecuada gestión del tráfico.

De manera que se consiga mejorar la seguridad del usuario con la creación de vehículos de transporte mejorados y adaptados a las necesidades de los diferentes tipos de usuarios, de forma más segura en carreteras y en vías urbanas.

Objetivos

- **Objetivo General**

Lo que se pretende es conocer la concienciación y la responsabilidad de los alumnos de 3 a 6 años como peatones y como futuros conductores de vehículos individuales, gracias a la inclusión en las etapas básicas educativas de un aprendizaje permanente en seguridad vial en las primeras etapas de la infancia, basado en valores y normas de comportamiento.

- **Objetivos Específicos**

La obligatoriedad de una educación vial en la enseñanza escolar desde la infancia para la adquisición de unos hábitos necesarios día a día para lograr actuar de forma autónoma y coherente.

La importancia de la adquisición de conocimientos sobre la conducción de los medios de transporte, de movilidad individual, desde el contexto educativo, y así favorecer la relación desde una proximidad cercana y habitual en los niños de edades comprendidas entre 3-6 años.

Conocer los factores de riesgo que existen y como prevenirlos, para niños, y favorecer así a la elaboración de programas eficaces de seguridad vial desde el ámbito escolar, conociendo las reglas y las normas que lo regulan.

La importancia de incorporar programas desde una legislación actualizada y básica para los menores de edad que regulen el control de estos medios de transporte, desde un enfoque educativo.

La necesidad de dar a conocer las capacidades sensoriales y motrices que se pueden proporcionar desde la educación básica en los niños como futuros conductores.

Proporcionar información básica sobre las ventajas y desventajas del uso de estos medios de transporte desde un enfoque emocional entre los menores de edad, aceptando las situaciones de vulnerabilidad de algunos de ellos y sus limitaciones y aceptarlas y adaptarlas.

Dar a conocer desde el factor humano, a los niños y a los tutores/docentes de los riesgos de conducir los medios de transporte individuales, bajo los efectos de los medicamentos, drogas y bajo situaciones de estrés.

Informar a los menores de la importancia de cumplir las normas de prevención para el reconocimiento adecuado de las zonas peatonales y la obligatoriedad de cumplir la seguridad en las zonas urbanas.

La importancia de delimitar los factores de riesgo que pueden dar a conocer de forma adecuada el espacio urbano, desde el ámbito escolar y educativo.

METODOLOGÍA

La seguridad vial es un tema que se cuestiona en la actualidad, como algo, tan básico como es proporcionar una adecuada educación vial desde etapas preescolares en niños, dándole una mayor visibilidad, desde el ámbito escolar. La intención de este trabajo no es otra, si no conocer, de manera cuantitativa y cualitativa, cuanto tiene de importante el intercalar la educación elemental, con la cívica, para formar unos futuros ciudadanos, con mayor conocimiento para el uso cotidiano de medios de transporte desde un enfoque tan elemental como son las emociones, las habilidades sociales o desde el propio factor humano.

Desde los inicios del siglo XIX, se produce un avance en el transporte terrestre gracias a los trenes y los vehículos, llegando a culminar a mediados del siglo XX, con la conducción de transportes como prácticamente algo habitual para todas las personas, que viven en países industrializados, influyendo de algún modo en los hábitos de vida y sociales. Esto es importante para dedicar una mejora constante en la mejora de la seguridad de la circulación, proporcionando unas carreteras más seguras, unos vehículos con sistemas de protección más eficaces, infraestructuras actualizadas y la incorporación cada vez mayor de normativas más adecuadas al progreso de los tiempos y que tienen como objetivo evitar los accidentes o minorar sus consecuencias. (Montoro, L. 2000)

En España se implementa en 1934 el primer código de circulación posteriormente fue modificado por la Ley de Seguridad Vial de 1990 y el Reglamento de circulación de 1992. Y aunque existen Códigos, Leyes y Reglamentos se siguen produciendo accidentes con personas como víctimas, por lo que diferentes instituciones y gobiernos justifican la necesidad de la educación vial.

La seguridad vial, como concepto (DGT), es la prevención que se debe realizar sobre los accidentes de tráfico y que debemos aprender para minimizar sus efectos.

La seguridad hace referencia a aquello que está exento de peligro o riesgo está basado en orientaciones políticas, creadas, en base al proyecto 2020 de la Comisión Europea, con el objetivo de reducir el 50% del número de fallecidos y heridos graves. La visión que se pretende alcanzar es ofrecer la consecución de un sistema seguro de movilidad.

Además, podemos diferenciar entre la seguridad vial activa, cuando la asistencia es dirigida al conductor para evitar posibles peligros, como la revisión de las luces de freno. La seguridad pasiva que sirve para reducir las consecuencias de un accidente en el momento en el que ocurre, como son los recursos que se necesitan dentro el vehículo, para prevenir la mortalidad, en caso de accidente, como es el uso correcto del cinturón o el airbag.

Y la seguridad terciaria es la que busca reducir las consecuencias, pero ya después del accidente, como el corte de combustible para evitar incendios.

También es importante definir el concepto de educación vial, como el conjunto de conocimientos cuyo objetivo no es otro que el de educar, ya sea como conductor o peatón y evitar de esa manera el incremento del número de accidentes de tráfico. El Ministerio de Educación y Ciencia propone la educación vial como tema transversal en la programación de los centros educativos (Vivó, María y Fernández, Fernando, 2007) lo

que provoca una reflexión teórica y práctica para el desarrollo de la personalidad de los alumnos.

Por otra parte, es importante destacar como ha cambiado la normativa de circulación. En la Ley Orgánica de Educación de LOE (Ley 3/03/2022) y el Decreto 181/2008 en el que se establece la ordenación de las enseñanzas, donde la educación vial se basa en ejes transversales que ayudan a los estudiantes a ser ciudadanos competentes, por lo que la escuela, es uno de los núcleos desde donde enseñarán aprendizajes significativos, de ahí la importancia de ofrecer experiencias en las que se vincule el contexto escolar con el familiar o el urbano. El objetivo de esta propuesta no será otra que prevenir y adquirir hábitos seguros.

Es importante conocer los recursos existentes desde el tema de la transversalidad ya que en la etapa infantil se comienzan a asentar las bases para el desarrollo personal y social. Las experiencias de los alumnos en el contexto vial van a acompañadas de adultos, de aquí la necesidad de generar experiencias en las que el alumno sea responsable y vaya adquiriendo su propia autonomía.

En torno a los alumnos de edades comprendidas entre los 3-5 años, es una de esas etapas donde se dan los momentos más evolutivos e importantes para promover hábitos, y comportamientos.

La seguridad vial es mejorable siempre y cuando existan investigadores que necesiten de otras disciplinas científicas, dentro de otros ámbitos, en concreto de la educación, teniendo en cuenta la importancia del factor humano, como principal, protagonista de las consecuencias que estos accidentes generan, dentro de los problemas de salud pública.

Por eso es tan necesario, dar a conocer la incidencia y la gravedad de sus consecuencias, ya desde las primeras etapas educativas, para lo que vamos a dar a conocer los factores de riesgo que tanto influyen en los seres humanos y muchas personas, desconocen, a nivel general entre la población, destacando a los grupos vulnerables, como los peatones, los conductores de vehículos de movilidad individual, además de tener en cuenta la zona geográfica, la edad de los sujetos, para obtener una información adecuada y eficaz sobre nuestra investigación.

Otro de los enfoques de este trabajo es conocer datos como la movilidad en vehículos ligeros, ya que el fin de semana según la DGT, su consumo ha disminuido en un 15% y un 10 % menos de movilidad con este tipo de vehículos, durante el resto de la semana. Y lo que se pretende es aumentar su uso, para disminuir el consumo de vehículos a motor y de esa manera mantener unos hábitos más sanos y saludables para el ser humano y el medio ambiente.

Y de esa manera disminuir el número de fallecidos, que es uno de los grandes retos propuestos para el 2022, para proteger a los usuarios vulnerables.

Dentro de esta perspectiva, trataré de describir los cambios que se han producido sobre la movilidad y el aumento de siniestros de tráfico, que ya no sólo se centra en ocupantes de vehículos, si no también en ciclistas, peatones y VMP. Todo esto debido a que se ha sustituido el uso de estos vehículos, sin necesidad de ir a la autoescuela, hasta que no

alcanzan la mayoría de edad por los VMP que pueden usarse, según la normativa desde los 16 años.

Para ello vamos a conocer los factores de riesgo que influyen a la hora de conducir estos medios de transporte y la importancia de las medidas que se deben tener en cuenta, para evitar así riesgos y accidentes.

. FACTORES DE RIESGO

Es importante priorizar cuales son los factores más influyentes y los menos a la hora de conducir o de hacer uso de la vía pública.

Los factores que desembocan en un accidente surgen dentro de una compleja red de interacciones entre el conductor (90,3%), el vehículo (9,1%) y la vía (34,9%) pero también son muy determinantes las condiciones ambientales que les rodeen (Fell, 1976; Montoro, 1991a) pero, sin duda, el factor humano es el más relevante de todas las causas de los accidentes de tráfico.

Las infracciones más comunes de los conductores, según la Dirección General de Tráfico, son desde no respetar la distancia de seguridad, conducir por la izquierda en autovías y autopistas, acelerones en semáforos en ámbar, no respetar los pasos para peatones, no mirar los espejos retrovisores, no respetar las normas de velocidad establecidos, stop y no respetar la prioridad de las rotondas

Voltaire afirmaba” *No existe ninguna cosa tal como accidente, lo que nosotros denominamos con este nombre es el efecto de alguna causa que no vemos. Si pudiésemos determinar la causa de un accidente tendríamos mayores posibilidades de prevenirlo.*”

Por lo que debemos plantearnos, ¿Son los vehículos seguros? ¿Es la vía y el entorno el tráfico peligroso? ¿Es erróneo el comportamiento de los usuarios de la vía?

Como creo que es importante, voy a tratar de dar un razonamiento lógico basado en las evidencias existentes sobre la vulnerabilidad de los peatones.

. Personas vulnerables en la vía urbana.

Hablaré en primer lugar de los que parece que más cifras existen de fallecimientos en la calzada, que son los ciclistas.

Ciclistas.

En 1839, a la primera bicicleta que se impulsaba con pedales la rueda trasera se la llamo, la “quebrantahuesos”. La bicicleta no es solo un sistema de transporte cualquiera, es un vehículo que se ha convertido en un fenómeno social, que ya no solo se utiliza, para practicar deporte, si no que también es empleado en el día a día por multitud de personas dentro de la vía urbana, para moverse de manera más rápida y ecológica.

Por lo que es importante tener los carriles de bici, en buenas condiciones en las vías urbanas y que todos los que los utilicen tengan claras sus normas y tener actualizadas estas infraestructuras para su seguridad. Además de una correcta señalización y que se informe desde un modelo general, el uso inadecuado de este medio de transporte en las aceras y todos conozcan la velocidad a la que deben circular y como no que las sanciones sean más eficaces para aquellos que infringen con impunidad las normas que hay que respetar.

Ya que, en España, según el acuerdo aprobado por el Congreso de EEUU, desde 1978, reconoce que la bicicleta es un medio de transporte eficaz y de uso cada vez más cotidiano para muchos peatones.

Lo cierto, es que este sector poblacional, es uno de los que más en riesgo está, ya que existen datos desde la DGT, que nos informan sobre como uno de cada tres días muere un ciclista y lo peor es que la edad de estos está en torno a los 7 años y los 20 años. Además de que dos de cada tres ciclistas reconocen haber sufrido algún accidente con lesiones (García y Valentí, 1993).

Un 58% de ellos reconocen que han utilizado estos medios de transporte, en mal estado, o conduciendo en paralelo, por la noche. Tampoco llevaban casco, en algunas de las ocasiones o han realizado maniobras sin señalar, etc.

Otro 42% fueron en sí mismo, desencadenados por otros conductores de vehículos con motor, entre los que destacaran la distracción al volante, la velocidad inadecuada, adelantamientos antirreglamentarios y giros incorrectos.

También es importante destacar, como los meses de verano y los fines de semana aumenta el número de siniestros de manera considerable, debido a que existen personas aficionadas a este deporte que se exponen durante horas, en la calzada.

Algunas de las normas que se recomiendan desde la DGT y que deben de cumplir los ciclistas son desde la prohibición de no utilizar el teléfono móvil y tampoco podrán utilizar auriculares, ya que serán sancionados con multas hasta de 200 euros.

También deberán advertir de la frenada, moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo, pero solo es un consejo, ya que no puede ser obligatorio, al precisar de una maniobra rápida que requiere soltar el manillar.

El uso del carril bici, es otra recomendación, no obligatoria, aunque deberán ser utilizadas siempre que estén disponibles. Además, deberán evitar el consumo de alcohol y deberán someterse a la prueba de alcoholemia si son requeridos por un agente. Será positivo siempre y cuando exceda de 0,5 g/l de alcohol en sangre y de 0,25mg por litro en aire aspirado. La sanción es de 500-1000 euros.

Otra de las prohibiciones, que cabe destacar será la de solo permitir llevar a un niño hasta los 7 años, en un asiento adicional homologado, siempre que el conductor sea mayor de edad, ya que será sancionable con multas de 100 euros.

Siempre que circulen de noche o en túneles, los ciclistas deberán llevar las luces encendidas delante y detrás para que sean vistos por otros conductores. La sanción es de 200 euros.

También, deberán de dar prioridad al peatón ante un paso de peatones y cuando giran para entrar en otra vía y hay peatones cruzándola, aunque no haya paso. La multa es de 200 euros.

Además, los pasos de peatones, deberán pasarlos andando, es decir los pasos de peatones no son prioritarios para los ciclistas y nunca podrán circular por las aceras.

En la ciudad deberán circular lo más próximo posible a la derecha de la vía, dejando una separación de seguridad con el bordillo.

En cambio, tendrán prioridad de paso ante los vehículos de motor, cuando circulan por un carril bici, por un paso para ciclistas o por arcén debidamente señalizado. En el resto de las situaciones deben respetar las prioridades de otros usuarios, según establezcan las normas. Serían 200 euros de sanción. Y si la conducción de un grupo de ciclistas se realiza en glorietas, se les deberán de dar prioridad, una vez que hayan iniciado la conducción por dicha glorieta, pero siempre que vayan en grupo, podrán ir máximo dos en paralelo.

Además, deberán observar la vía los ciclistas, respetando las normas y comprobando que no existe ningún peligro para ellos para iniciar la marcha y señalizar correctamente la maniobra, además de respetar las normas, los semáforos. Lo cual, si se realiza de manera imprudente, podrían ser sanciones hasta de 500 euros.

Los giros, los cambios de sentido y los de carril, deberán señalizarlos con el brazo derecho, extendiéndolo horizontalmente a la altura del hombro, como con el izquierdo, doblándolo en ángulo. La multa es de 200 euros.

El casco protector es obligatorio para todos los menores de 16 años y para el resto de los ciclistas es recomendable.

En carretera, los peatones deberán llevar una prenda reflectante para que sean visibles a 150 metros de distancia, el caso será obligatorio, excepto, por razones médicas, o por temperaturas muy elevadas y circularán a la derecha del arcén, si existe para circular. Y además solo podrán ir en paralelo, excepto en zonas sin visibilidad, que estará prohibido y deberán ir en hilera.

Niños.

Según Bandura (1925) se dan varias formas de aprender a través de la teoría del aprendizaje social, como el modelado, el cual es un método de imitación, el cual, los niños tienden a imitar, teniendo de referentes a sus padres. En relación con el entorno vial, los niños donde más aprenderán de manera más directa, será en la vía urbana.

Por el momento evolutivo de esta edad es importante atender en qué grado de desarrollo están aspectos concretos como la percepción, la relación de movimiento y velocidad, el

esquema corporal, la lateralidad y la toma de decisiones. Todos ellos están relacionados con la capacidad de los menores para afrontar riesgos sobre las funciones y limitaciones de su propio desarrollo.

Al mismo tiempo, estas carencias de madurativas provocan un gran riesgo de vulnerabilidad en la vía urbana en los menores, con edades comprendidas entre los 0-3 años, ya que no son autónomos y tienen una gran dependencia del entorno familiar y tienden a imitar las actitudes de sus progenitores.

Además, entre los 6-10 años, es otra de las etapas en la que son los que sin duda sufren accidentes, de forma más frecuente, debido a causas tan importantes como son:

Su baja estatura, ya que les hace tener un campo visual más limitado, un 40% menos, por eso, su visión periférica es más reducida, lo que les obliga a girar más la cabeza, al moverse en la calle. En cuanto a la audición, los menores de 7 años no son capaces de localizar bien la dirección de un coche que se aproxima y el control de su atención es bajo, además de un déficit para percibir, la distancia, la velocidad y el tiempo de alcance, en concreto los menores de 10 años.

Otra de las causas por la que los niños, sean más vulnerables en las vías urbanas, es debido al desconocimiento que sufren ante las normas de tráfico, el desconocimiento sobre los peligros con lugares de riesgo o los peligros que existen sobre la responsabilidad de conducir de manera responsable bicicletas, VMP.

Por eso es importante y necesario que los menores sean responsables y conocedores de todos estos peligros que los frecuentan cada día en las calles, de manera ordinaria durante la etapa educativa.

Las emociones.

Además, es necesario dar a conocer la influencia de las emociones en la conducción y desarrollar la habilidad de prevenir errores y suprimir decisiones irracionales, ya que es importante abandonar la negatividad a la hora de conducir, ya que nuestras acciones son consecuencia de las actitudes que mantenemos y los pensamientos que tenemos. Las emociones en el escenario vial no están causadas solamente por eventos relacionados con el tráfico. El modo en que uno se siente antes de iniciar un trayecto es tan importante como el estado emocional durante el curso de su participación en el tráfico (Swov, 2005).

Las emociones en todo lo relacionado con aspectos internos son difíciles de controlar, no así en sus aspectos externos. En general, en las emociones se generan dos problemas, principalmente, el conflicto de predominio entre ellos y la discordancia entre ellos y la razón. Hoy en día, podemos afirmar que la relación entre emoción y conducción está más que demostrada. Son varios los estudios realizados que relacionan las emociones y los comportamientos en el tráfico. (Bisquerra, 2000; Cale & Shaked, 2004; Clapp et al., 2011; Stephens & Groeger, 2009; Swov, 2003; Vaa, 2004).

Una de las cuestiones fundamentales en relación con la conducción es que las propias emociones se pueden y se deben educar, a través del ámbito familiar y escolar o bien con los grupos de iguales, en el propio entorno laboral y en las academias de conductores. Aunque existe una incongruencia entre los mensajes de los medios de comunicación y la educación de las emociones hacia la seguridad, parece de gran importancia el papel

fundamental que tiene la inteligencia emocional, desde una mejora del conocimiento de lo que es, lo que significa, intentado tener un mayor control y afrontamiento de las propias emociones.

Otro estudio realizado por Novaco, Stokols, Campbell & Stokols (1979) pone de manifiesto que las personas que viajan en automóvil por aquellas rutas con mayor volumen de tráfico, en comparación con los que viajan por rutas más fluidas, muestran mayores alteraciones fisiológicas (elevaciones en la presión sanguínea, reducciones en la destreza motora, etc.). Otras investigaciones, también encuentran en los conductores expuestos a grandes congestiones de tráfico, elevaciones en la presión sanguínea y déficits en la realización de respuestas (Schaeffer, 2000).

La mayor parte de estos estudios se ha dedicado a la evaluación de las respuestas fisiológicas de los conductores, lo que no deja lugar a dudas, que la exposición a determinadas situaciones de tráfico está relacionada con la actividad del sistema nervioso simpático. También, es cierto que no toda respuesta fisiológica puede ser considerada como un índice de la actividad del sistema nervioso. Aunque si existe cierta relación en cuanto al estado de ansiedad del individuo con factores influyentes como medidas fisiológicas, la conductancia de la piel y la tasa cardiaca.

En este sentido, una investigación llevada a cabo por Robertson (1987), en la que aplica el Driver Behavior Inventory (Gulian, Glendon, Matthews, Davies & Debney, 1988), encuentra relación entre dos variables, la alerta en la conducción y frustración y tensión al no poder adelantar, y aceleración de la tasa cardiaca en sujetos conductores de automóviles. Proporcionando una visión de todos los factores influyentes que eviten la aparición del estrés en la conducción. Dicho modelo está basado en el modelo transaccional del estrés de Lazarus (1960).

El estrés aparece cuando la percepción de las demandas de la tarea excede de las habilidades del conductor para enfrentarse a ellas, por lo que no todos los individuos perciben de la misma forma las diferentes situaciones del tráfico y eso marcará los comportamientos de los conductores, en un modelo, donde las diferentes valoraciones cognitivas que se realizan de los acontecimientos son determinantes en el nivel de respuesta de estrés.

Por tanto, el estrés del conductor como un complejo de respuestas que realiza el sujeto en la conducción, intervienen tantos factores personales como situacionales, desde una reacción emocional (la ansiedad), fisiológica (aumento de la tasa cardiaca) y/o comportamental (conducción agresiva).

Otro de los factores que es importante dar a conocer a la población es el riesgo que existe por la ingesta inadecuada de medicamentos, previamente a la conducción de vehículos, por lo que dejaré constancia sobre ello, ante las nuevas medidas.

Los medicamentos.

Lo que está nueva normativa pretende es también que los conductores de vehículos sean conscientes de los riesgos que se añaden al conducir estos medios de transporte bajo los efectos de medicamentos, como las benzodiazepinas. Los cuales se ha comprobado que ha aumentado su consumo tras la pandemia, de manera considerable entre la población,

disminuyendo la excitación neuronal y provocando unos efectos ansiolíticos, hipnóticos y relajantes, que hacen que disminuyan los reflejos de los conductores, poniendo en peligro su acción al volante.

Según fuentes de la DGT un 40% desconoce el significado del pictograma que alerta sobre su influencia en la conducción y dos tercios aseguran que su médico no les informa de los efectos que pueden ocasionar estos fármacos. Aunque un 40% admite tampoco que no pregunta y el 50% no lee el prospecto del medicamento.

También es evidente que muchas de estas personas conocen sus limitaciones, pero no buscan ayuda, de esa manera se automedican y policonsumen este tipo de sustancias, sin ningún tipo de control. De esa manera se sabe y se continúa investigando sobre cuantos siniestros de tráfico enmascaran una tentativa frente al suicidio al volante, según informa Monclús, J. director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación Mapfre.

Esta nueva normativa complementará a la realizada en el 2020 en el que la DGT registró, ocho usuarios muertos, 97 heridos graves y 1097 leves.

Estas reformas que eran necesarias y que no habían sido posibles de realizar desde hace nueve años, suponen un paso adelante en el proceso continuo de avance y mejora de la seguridad vial en España, de manera que entre todos podamos situar a nuestro país de referencia como un país de referencia en la movilidad segura.

Además, es importante conocer como existen ciertas medidas preventivas, que se han llevado a cabo en otros países, frente a la seguridad vial y como pueden llegar a ser modelos inspiradores para otros países.

El factor humano, desde el trabajador social.

Es necesario, el planteamiento, desde un factor humano, hacia la seguridad vial, ya que es importante, satisfacer las necesidades que se presentan en la actualidad, desde edades tempranas, en el ámbito, escolar, en el ámbito de la salud, la igualdad de género, la cooperación, la tolerancia ante la diferencia, la convivencia y la resolución pacífica de conflictos, desde la mejora de las relaciones paternofiliales, hasta la educación medioambiental.

Lo que se pretende es conocer el aprendizaje y la educación, en base a las necesidades que se desean mejorar, para así ponerlo en práctica. De esa manera se podrá proporcionar una construcción dinámica desde el trabajo social y el factor humano, a modo de ayuda para fomentar hábitos como el buen uso de las normas educativas de la seguridad vial dentro de las aulas, basadas en adecuadas bases educativas en las etapas de infantil.

También se podrían llevar a cabo algunas indicaciones como las que se centra el Plan Carmen Mola, fomentando unas pautas fundamentales y de fácil comprensión para los niños, como es la importancia de eliminar la falta de paciencia ante la conducción de cualquier medio de transporte y la falta de empatía con el que va conduciendo por el carril contrario y realizar mal una maniobra, o con el peatón que también utilizan indebidamente las normas de tráfico.

Impartiendo valores como la serenidad y la precaución, a las propias familias responsables de menores, que pueden de algún modo sufrir aislamiento social y no ser conocedores de los riesgos que pueden tener de forma cotidiana en el día a día.

Es sin duda importante, desde el Trabajo Social, ser conocedores de las necesidades sociales, así como facilitar dinámicas de expansión de capacitación de los recursos humanos, la democratización de los recursos legales y la actualidad en cuanto a estructuras sociales para dar las herramientas adecuadas y ayudar al ciudadano a su propio empoderamiento.

El Trabajo Social tiene un papel fundamental en la investigación y en la intervención preventiva y asistencial en temas escolares, como la inclusión de colectivos desfavorecidos, hasta la lograr la inclusión del clima de convivencia familiar en las escuelas, para lograr un mayor aporte de valores y con la participación de los ciudadanos.

Actualmente, las necesidades de aprendizaje se expresan, en muchos aspectos, de forma diferente al pasado y los satisfactores de las mismas se han ampliado y diversificado por lo que seguimos necesitando aprender o educar a nuestros hijos, promoviendo los hábitos saludables, la convivencia en sociedad y la accesibilidad a las redes de apoyo comunitario.

Los enormes cambios sociales que se están experimentando, en estas últimas décadas, ponen en evidencia que el sistema educativo reglado se ha quedado, obsoleto, en cierta forma y aunque se han producido mejoras en este terreno, una parte de los contenidos y las metodologías de la escuela son escasamente estimulantes, efectivas, funcionales y aplicables.

En lo que respecta a los agentes educativos antes mencionados, la influencia tanto de profesores como familiares, amigos y otros profesionales como psicólogos, educadores y trabajadores sociales pueden llegar a influir en la adquisición de nuevas mejoras para crear ciudadanos cívicos que se adecuen a los nuevos retos que nos presenta la sociedad actual.

Desde la DGT, se ofrecen diferentes recursos para favorecer este proceso de enseñanza sobre contenidos viales que los niños puedan poner en práctica para garantizar una movilidad segura tanto dentro del ámbito curricular como en ámbitos no formales o fuera del aula.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, se centra en reducir a 0 el número de niños que mueren por no utilizar los sistemas de retención infantil y la protección de los peatones más vulnerables. Este plan se centrará en disminuir el conglomerado de riesgos que existe en torno a todo conductor, realizando un plan preventivo, adecuado a las necesidades, según la edad y el ámbito que los rodea.

En mi situación mi trabajo como profesional del Trabajo Social se centra en la Educación Infantil, porque el niño puede ser tanto peatón, como conductor de un vehículo de conducción individual o el pasajero de un vehículo y para ello debe adquirir hábitos vitales, como desarrollar una percepción visual, donde se tengan presentes los riesgos que giran a su alrededor para respetar unas normas y señales.

. Otras investigaciones, sobre Seguridad Vial.

En países como Dinamarca, concretamente en la ciudad danesa de Aarhus, la ingeniera Smed Winding, R. ha decidido poner un proyecto sobre seguridad vial, en práctica y es la creación de pasos de peatones en 3D. Lo que ha pretende es mejorar la convivencia entre peatones y las 5.000 bicicletas que circulan cada día y el objetivo de este proyecto es que cuando una bicicleta o un vehículo se aproxime, el conductor perciba el obstáculo físico delante y por tanto reduzca la velocidad. (Revista Tráfico y Seguridad Vial, DGT, 2022)

En Holanda, también tratan de dar más visibilidad a la seguridad vial del conductor de vehículos de conducción individual, y se han innovado creando las primeras rotondas con carril bici incorporado, en el perímetro circular, tendrán las mismas normas de circulación que el resto de las glorietas, pero en estas concretas tratarán de evitar un mayor número de siniestros, dándoles a los ciclistas, la prioridad, para su propio cuidado y bienestar. (Revista Tráfico y Seguridad Vial, DGT, 2022)

La encuesta realizada sobre micromovilidad de Northgate, una de las empresas especializadas en renting de vehículos, nos proporciona datos sobre como para el 85% de los españoles, los sistemas como el uso de casharing o los servicios de alquiler de bicicleta o patinetes son insuficientes para el día a día. En cambio, en zonas de población más despoblada o de población más dispersa como Galicia, Castilla La Mancha, Cantabria y Asturias donde más del 92% están a favor del uso de estos vehículos, frente al de transporte público. (Revista Tráfico y Seguridad Vial, DGT, 2022)

Desde la DGT en una de sus últimas noticias, nos transmiten a todos, la idea, de lo diferente que es la conducción en bicicleta en las diferentes comunidades autónomas. Por eso debemos destacar las comunidades de Vitoria, Sevilla, Valencia y Barcelona como unas de las ciudades con mejor disposición en la vía urbana para la conducción segura en bicicleta, según un estudio realizado por la OCU. Es una realidad que este estudio se ha centrado en ciudades donde más personas habitan, pero ha dado suficientes argumentos para resaltar, que poseen la red de carriles bici, más completa, continua, uniforme y directa, reconocible y que mejor comunicada está con las vías principales. (Revista Tráfico y Seguridad Vial, DGT, 2022)

INVESTIGACIÓN.

El barrio en el que voy a realizar mi investigación es uno de los barrios de Zaragoza más actual, Parque Venecia, es de nueva construcción y cuenta ya con más de 18.000 habitantes, sus edades comprenden en su mayoría entre los 30 y los 45 años.

Tiene una previsión de crecimiento de alcanzar hasta unos 45.000 habitantes, ya que registran las tasas de natalidad más altas de todo el territorio nacional.

En el terreno laboral, los datos de renta por habitante superan la media, debido al gran número de funcionarios públicos, desde policías, sanitarios, profesores que allí tienen su vivienda habitual.

El número de niños de edad de escolarización supera las plazas disponibles de los colegios y guarderías del barrio. De ahí que reclamen la construcción de más colegios en la zona, con el apoyo de una plataforma creada desde la asociación de vecinos del barrio.

El C.P.I. Parque Venecia, es un centro público integrado localizado en el barrio con el mismo nombre, ubicado en una de las zonas con más expansión del sur de Zaragoza. Situado junto a los Pinares de Venecia y el Canal Imperial de Aragón, representan un ámbito ideal para la práctica de deporte de las familias.

Es importante señalar que, a pesar de su breve tiempo de creación, este barrio consta también de carriles bici que transcurren por la Avenida Policía Local y la avenida Tiziano, bordean el barrio por su lado oeste, conectándolo con resto de carriles bici de la ciudad a través del Tercer Cinturón.

La dirección es Avenida Policía Local s/ n

C.P. 50021

Teléfono 876286890

E-mail: cpiparquevenecia@gmail.com

Web: cpiparquevenecia.blogspot.com

. Este centro fue creado en el año 2017/ 2018 y cuenta con la Etapa de Educación Infantil y Educación Primaria.

Sus instalaciones son un Pabellón y patio de Educación Infantil y un Pabellón y patio de Educación Primaria, el cual se irá ampliando en los próximos cursos. También consta de comedor y pabellón deportivo. Esta acondicionado para abarcar 4 vías por nivel. Sin embargo, en la actualidad superan ese número de vías y han tenido que reconvertir espacios comunes en aulas.

Desde que comenzó en el curso 2017/ 2018 ha pasado de tener de 100 alumnos a 569 alumnos en el curso 2020/2021.

Es un centro activo y participativo en la comunidad, el cual favorece el intercambio y la comunicación con las familias y el equipo directivo y el resto de profesorado.

Desde el C.P.I. Parque Venecia, se favorecen los valores como la inclusión, donde se acepten por igual a todas las personas y sobre todo se les ayude a las familias más desfavorecidas a desarrollar al máximo sus capacidades, asegurando la igualdad de oportunidades.

El respeto y la convivencia donde se promueva y se rechace cualquier tipo de conducta contraria a la mejora de la inserción de las familias y de los niños.

La participación comprometida con el entorno cultural y social, en el ámbito escolar y se garantice la colaboración de padres, profesores y alumnos, con el esfuerzo e interés de todos para lograr como objetivo un trabajo bien hecho.

Otra de las cualidades del centro es la coeducación y el pensamiento creativo, desde la evitación de conductas de discriminación y violencia de género para crear espacios donde se desarrolle la imaginación creadora de forma.

Se busca la innovación desde una perspectiva emocional, creando caminos activos que ayuden a gestionar emociones y donde se trabaje la empatía y las relaciones interpersonales de manera proactiva. Y finalmente promueven la salud, fomentando modos de vida sanos en un ambiente que favorezca el bienestar y la salud.

La mayoría de su claustro son personas jóvenes, con plaza en propiedad, con mucho entusiasmo por la creación de espacios con los niños donde se garantiza el respeto y el aprendizaje constante, fomentando la creación de nuevos proyectos educativos y actualizados y así poder garantizar, niños educados donde se les empodere en una sociedad donde el desarrollo por ser ellos mismos, sea fundamental, para garantizar menos prejuicios en su crecimiento.

El proyecto educativo de este centro (PEC), es un documento pedagógico que es integrador y vinculante y da coherencia y orienta las decisiones del centro. También, identifica aquí, sus señas de identidad, los valores, los principios pedagógicos en los que se basa, sus objetivos y en el cual expresa como conseguirlos.

La metodología en cual centran su enseñanza está basada en:

El Real Decreto 82/ 1996 de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico de las Escuelas de Educación Infantil y de Educación Primaria.

También se basa en la Ley Orgánica de 3 de mayo de Educación.

La Orden del 28 de marzo de 2008 del Departamento de Educación, Cultura y Deporte por la que se aprueba e currículo de la Educación Infantil y se autoriza su aplicación en los Centros docentes de la Comunidad Autónoma de Aragón.

El Real Decreto de 126/2014 de 28 de febrero por el que se establece el currículo básico de la Educación Primaria. BOE 1/ 3/2014.

La Orden ECD/598/2016 de 14 de junio por la que se modifica la Orden de 26 de junio de 2014 de la consejera de Educación Cultural y Deporte y se aprueban instrucciones de los Colegios Públicos de Educación Primaria e Infantil y de los Colegios Públicos de Educación Especial.

La Orden ECD/1005/2018 de 7 de Junio por la que se regulan las actuaciones de intervención educativa inclusiva.

La Orden ECD/823/2018 de 18 de mayo se regula el modelo BRIT- Aragón para el desarrollo de Competencias Lingüísticas en Lengua Extranjera en centros docentes públicos no universitarios de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Los Programas de los consta en C. P.I. Parque Venecia son:

- . El programa BRIT. Para fomentar el nivel de competencial de usuario independiente B2 del Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas. Para o cual un 35 % de la enseñanza se impartirá en lengua extranjera. Combinando la docencia con las TIC: medios de comunicación, videos, audios, láminas, juegos para la pizarra digital.

- . Ajedrez en la Escuela, integrado en el área de matemáticas, de educación primaria, con los objetivos de mejorar el desarrollo intelectual, el personal, la educación social y deportiva y el aprovechamiento del tiempo de ocio.

- . Programa de refuerzo y orientación en el aprendizaje.

- . Cantania. Para favorecer la interculturalidad mediante la música, así como la inclusión.

- . Un día de Cine. Para fomentar el diálogo, el crecimiento personal, la comunicación lingüística.

- . Abierto por Vacaciones.

Los objetivos específicos que se pretenden conocer desde este centro se centran en la investigación sobre el conocimiento sobre su propio currículo y su capacidad para la enseñanza de la movilización. Es importante, reforzar lo enseñado con habilidades actualizadas para su desarrollo psicomotriz y de esa manera fomentar en las aulas el respeto hacia las normas y la importancia de formar alumnos autónomos para el uso de una bicicleta, patín o monopatines.

También, es importante observar el desarrollo de las capacidades de los niños y su actitud hacia la conservación del entorno, con el buen uso y manejo de estos medios de transporte, que además de evitar la contaminación, conservarán el medio ambiente.

Otro de los objetivos desde este colegio es enseñar a los niños el cuidado de su salud y bienestar y de ese modo promover los desayunos o comidas sanas y la práctica del deporte, conduciendo de una manera cotidiana el uso habitual de los vehículos de movilidad individual, promoviendo nuevos hábitos y costumbres, pudiendo ponerlos en marcha desde pequeños, de una manera adecuada.

Para ello es necesario, ayudarles en su desarrollo cognitivo con los demás, creando espacios de tiempo, en el ámbito del juego y del respeto, poniendo en práctica el uso de estos vehículos, creando valores sobre las pautas elementales de convivencia.

De esa manera, parece viable la creación de espacios en los que enseñar a los alumnos, temas relacionados con la seguridad vial.

ENFOQUE EDUCATIVO

El cumplimiento de nuestro Estatuto de Autonomía y en aplicación del ámbito de competencias autonómico, esta orden desarrolla el nuevo marco normativo de la Comunidad Autónoma de Aragón relativo a la ordenación curricular y la evaluación de la etapa de Educación Infantil para adecuarse al citado Real Decreto 95/2022, de 1 de febrero.

Esta orden se desarrollan los objetivos, fines y principios generales en los que se basa la ordenación académica en esta etapa educativa, así como los principios pedagógicos básicos.

Además, se contextualiza el desarrollo normativo a la realidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, incluyendo en el currículo la aproximación al conocimiento del patrimonio, del entorno natural y sociocultural, de las costumbres y tradiciones propias de Aragón, teniendo en consideración sus variedades lingüísticas.

Uno de los objetivos y las competencias clave comunes en toda la etapa, se establecen tres áreas de conocimiento:

- . Crecimiento en Armonía.
- . Descubrimiento y exploración del entorno.
- . Comunicación y Representación de la Realidad.

Se tomarán como referencia criterios psicopedagógicos, sociológicos, epistemológicos y socioculturales.

En cuanto a la coordinación de enseñanzas, se propone como disposición adicional segunda, la innovación e investigación educativa que desde el Departamento de Educación, Cultura y Deporte favorecerá la realización de procesos de innovación e investigación educativa encaminados a desarrollar actualizaciones del currículo y modelos flexibles de organización escolar que respondan a las necesidades del alumnado y al contexto del centro.

También se regularán los procedimientos por los que se podrán autorizar los programas de innovación e investigación educativa referidos en el punto anterior. (Sería adecuada la introducción de la materia en seguridad vial).

En cuanto a las competencias clave en la educación infantil, se encuentra la competencia ciudadana, la personal, social y la de aprender a aprender.

En cuanto a la personal, social y de aprender a aprender, la escolarización supone el descubrimiento de un entorno diferente al familiar, en el que los niños/as experimentarán la satisfacción de aprender en sociedad, compartiendo la experiencia propia con otras personas y colaborando con ellas de forma constructiva. Para ello, los niños comienzan a poner en marcha, de manera eficaz, recursos personales y estrategias que los ayudan a desenvolverse en el entorno social con progresiva autonomía y a resolver los conflictos a través del diálogo en un contexto integrador y de apoyo y de esa manera irán tomando conciencia de sus propias capacidades y limitaciones, así como de lo que pueden hacer por sí mismos y de lo que pueden hacer con la ayuda de otras personas o recursos, dando

protagonismo a la adquisición de destrezas que contribuyan a “aprender a aprender”, avanzando así en el camino hacia el desarrollo de un cierto grado de autonomía, responsabilidad e iniciativa en la realización de tareas.

Para cumplir las competencias ciudadanas, de los alumnos, se ofrecen, en esta etapa, modelos positivos que favorecen el aprendizaje de actitudes basadas en valores de respeto, equidad, igualdad y convivencia, ofreciendo unas pautas para la resolución pacífica y dialogada de los conflictos. Por lo que será de gran necesidad la aportación de habilidades, conocimientos y actitudes de respeto, en el entorno escolar, para mejorar la convivencia y el respeto mutuo.

Se invita también a la identificación de hechos sociales relativos a la propia identidad y cultura, así como al compromiso activo con los valores y las prácticas de la sostenibilidad, parece interesante en la actualidad la adquisición de hábitos saludables y sostenibles a partir de las rutinas que los niños van integrando en sus prácticas cotidianas, evitando así la aparición de riesgos innecesarios durante su desarrollo, proporcionando, las condiciones necesarias para crear comportamientos respetuosos con ellos mismos, con los demás y con el medio.

En cuanto a las competencias específicas, en cuanto al descubrimiento y exploración de los niños con el entorno, se habla de la necesidad de aproximarse al lenguaje escrito y otros códigos de representación gráfica: imágenes, símbolos, números... y ponerlos en práctica en el contexto del juego y en la interacción con los demás y lo puedan emplear como herramienta en situaciones cotidianas en las que es preciso medir.

- Utilizando el cuerpo u otros materiales y herramientas para efectuar las medidas.
- Plantear hipótesis acerca del comportamiento de ciertos elementos o materiales.
- Interpretar de forma eficaz los mensajes e intenciones comunicativas de los demás.
- Aprender a comunicarse a través de códigos escritos, convencionales o no, valorando su función comunicativa.

MARCO LEGISLATIVO

Este proyecto consiste en la constante investigación que se realiza en Aragón, sobre la importancia de una seguridad cívica y responsable, en la ciudad de Zaragoza, en el barrio de Parque Venecia, tratando de llenar las aulas de educación infantil con medidas preventivas y cuyo objetivo pretende una disminución del número de accidentes de tráfico.

Cuando se habla de seguridad vial dentro de la teoría podemos hablar de este término con la consecuente relación que tiene con la Dirección General de Tráfico (DGT) con esta terminología y el gran aporte educativo que es capaz de realizar.

En el Real Decreto Legislativo 6/ 2015, de 30 de octubre, desde el Ministerio de Interior se hacen recomendaciones como las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, además de indicar las normas existentes referentes a la prohibición de conducir bajo el efecto de las drogas, el alcohol, así como la regulación del transporte de personas, el escolar y de menores a los efectos regidas por la Administración General del Estado, además de las medidas cautelares que se pueden adoptar con el mismo fin.

En la Ley Orgánica 10/1995 de 23 del Código penal, en el Artículo 381. Se habla sobre el castigo que supondrá con penas de prisión de dos a cinco años y multas de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un periodo de seis a diez años, con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Desde la DGT existe un apartado donde nos proporcionan a los lectores, la recomendación de “moverte con seguridad”, donde una de las informaciones que nos proponen es la conducción de una manera segura y responsable, aconsejando e informando sobre lo que se debe y no hacer al conducir estos medios de transporte.

El uso de bicicletas con geo localizadores incorporados es otra de los avances que ayudara para localizar a la persona que circule en bicicleta y se desorienten o se pierdan en una ruta. Estos avances o la recomendación de unas rutas ya elaboradas pueden dar una mayor seguridad, para evitar accidentes por conducir por atajos o zonas en mal estado.

En cuanto a la técnica empleada para poner en marcha el desarrollo de los test entre los chicos, es necesario, poner en marcha unas habilidades que den a conocer el empleo de estos nuevos vehículos de conducción individual. Para ello propondremos charlas en el centro, realizaremos una entrevista con una profesora encargada del aula de infantil, previa petición a la dirección del centro, mediante correo electrónico, en el que solicitaremos la visita al centro y la intención de lo que pretendo investigar.

Para ello soy atendida por el director del colegio, el cual después de explicar el motivo y el porque de este trabajo y en lo que pretendo basar mi investigación. (15” de visita).

Firmo el documento de confidencialidad

Firmo la autorización de acceso al centro.

Y el mismo me vuelve a dar cita otro día con una de las tutoras de estas aulas de infantil, en la que voy a poder explicar de nuevo los motivos de este trabajo y a la que realizó una entrevista y presentó el cronograma de las posibles sesiones que se podían hacer con los chicos, para darles a conocer la seguridad vial.

ACTUALIZACIÓN DE NORMATIVA

Por todas estas modificaciones, la DGT, ha decidido modificar su normativa, sobre la Ley de Tráfico sobre Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, este 21 de marzo. Una de sus propuestas está dirigida al Ministerio de Educación y es el uso de estos vehículos sostenibles, en los programas de educación, de manera obligatoria se implantará la formación en conducción de bicicletas y de vehículos de movilidad personal a los niños y a los jóvenes, mejorando las habilidades y las actitudes de las personas como enriquecimiento personal y de ese modo hacerlos más conscientes de los riesgos de determinadas conductas. La DGT, confía en que de esa manera se reduzcan de manera considerable los riesgos de accidentes en niños, como futuros y actuales conductores de algunos vehículos individuales.

Otra de las modificaciones, que se ha actualizado, con respecto a la seguridad de este colectivo vulnerable, como son los conductores de bicicletas, es que, para adelantar a estos vehículos, se deberá de guardar la distancia mínima de seguridad de 1,5 metros y si la calzada tiene dos o más carriles, es obligatorio cambiar completamente de carril para la realización de la maniobra.

Además, estará prohibido parar o estacionar cualquier vehículo en los carriles o vías de ciclistas.

Además, quedará prohibida la circulación por autopista y por autovía, los VMP (patinetes). Esta prohibición está recogida en el Reglamento de Medidas Urbanas, VMP (22/01/2022).

Además, van a modificarse las condiciones técnicas para poder circular, a partir del 2024, se exigirán:

- ruedas adherentes y de resistencia a la humedad,
- protección a la batería,
- compatibilidad electromagnética,
- un peso máximo de 50 kg,
- reflectantes laterales blancos o amarillos y en la parte trasera de color rojo y luces de frenado rojas,
- un sistema de plegado seguro, de doble seguridad para evitar aperturas involuntarias, que serán de uso obligatorio para todos los modelos de VMP, a partir de enero del 2024.
- Un caballete o pata de cabra lateral para estabilizarlo mientras esta aparcado
- También se otorga una moratoria a los patinetes y demás VMP no certificados, que podrán seguir circulando hasta enero del 2027.

El uso de estos vehículos de movilidad personal, contribuyen a la sostenibilidad del medio ambiente, por tanto, un buen uso y una actualización constante de su buen uso, es fundamental para favorecer su uso y reducir así el número de siniestros. (Ordas, J. DGT)

Para los vehículos de movilidad personal se permitirá otros para el transporte de mercancías, tendrán otras características especiales, entre otras tendrán tres ruedas o más y el peso máximo será de 400 kg, tendrán intermitentes delanteros y traseros y

dos sistemas de frenos independientes, además de reflectantes laterales y traseros para señalar la altura y la anchura de la carga. También contarán con avisador acústico de marcha atrás y reflectantes laterales y traseros señalando la altura y la anchura de la carga.

CRONOGRAMA EN LAS AULAS INFANTIL

Abril

Lu.	Ma.	Mi.	Ju.	Vi.	Sá.	Do.
						1
2	3	4	5	INFANTIL 6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	INFANTIL 20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Día 6: Aprender normas básicas para circular con bicicletas, patines, patinetes.

Día 20: Recordar normas y algunas prohibiciones y poner en práctica en el recreo, mediante circuito.

Mayo

Lu.	Ma.	Mi.	Ju.	Vi.	Sá.	Do.
						1
2	3	4	5	Infantil	6	7
8	9	10	11	12	13	14
						15

16	17	18	19	Infantil 20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Día 6: Importancia de demostrar habilidades y respeto hacia los demás conductores y peatones

Día 20: Fomentar el deporte en familia y la importancia de sentirnos bien

DESARROLLO DEL CALENDARIO

Podríamos ofrecerles en las aulas la posibilidad sobre un aprendizaje sobre la educación vial, que se acogiera en el centro, de manera secuencial, podría ser una buena propuesta, impartir un taller diferente en cada trimestre, como algo adicional a las actividades de diario y de ese modo favorecer la participación de todos los niños de manera inclusiva.

Como el propio centro presenta dos recreos, diferenciados por educación primaria e infantil, las etapas de desarrollo podrían enfocarse desde un nivel 0 hasta llegar alcanzar un nivel 10. Y de esa manera motivarlos con actividades, para que ninguno fuese vulnerable ante algo tan importante como es capacitar a los niños desde pequeños para evitar accidentes en un futuro.

Otro de los objetivos a desarrollar desde el quipo didáctico del colegio para colaborar con trabajo social sería formular al AMPA del colegio, la combinación de sus reuniones periódicas, combinadas con actividades relacionadas con la educación vial y la necesidad de fomentar valores en las calles a los menores, contando con la participación de los padres como educadores principales, evitando así la brecha digital y la vulnerabilidad de algunas familias con menos recursos, ayudándoles a conocer las nuevas normas que se rigen desde el código de circulación, concretamente para la prevención de accidentes, mediante videos, colaboraciones de Asociaciones u voluntarios.

CRONOGRAMA DE JORNADAS DE SEGURIDAD VIAL (AMPA)

ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Día 3: Enseñar diferencias entre carril unidireccional, bidireccional, carril calmado y senda ciclable.

Día 17: Garantizar seguridad a nuestros hijos: uso correcto de protecciones, normativas vigentes.

Día 31: Stop Accidentes. Colaboración de un miembro de la propia entidad, sobre los peligros más frecuentes en el uso de los medios de movilización urbana.

MAYO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Día 10: Jornada de seguridad vial con patines eléctricos, patines, monopatines

Día 24: Jornada de recomendaciones y rutas para realizar en familia.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En este trabajo se realizan métodos cuantitativos y cualitativos por la importancia de analizar los resultados obtenidos y así poder ponerlos en común y dar una visión de lo que se espera de la inclusión de la educación vial en la etapa educativa y las necesidades que pueden existir, después de haber comprobado lo que saben los niños, con respecto al tema. De esa manera trataré de hacer llegar una investigación donde la prioridad es alcanzar las necesidades que se deberían de cubrir, desde la etapa escolar, tanto en los menores, como a su vez a los propios padres.

Para cualquier investigación es importante realizar distintos planteamientos para garantizar de esa manera resultados óptimos al respecto.

ENTREVISTA DE UN PROFESORA DEL CENTRO (Transcripción)

E. Buenos días, me llamo Estela Bueno. Soy la estudiante que está en cuarto curso del Grado de Trabajo Social, que les mande el correo el otro día, para conocer un poco vuestra perspectiva sobre la integración de la seguridad vial, en el curricular escolar.

A. Buenos días, me llamo Alejandra y soy tutora de una de las clases de educación infantil.

E. Me gustaría saber, ¿Cómo crees que es de importante la seguridad vial, desde la etapa escolar?

A. La verdad que considero necesario trabajarlo en todas las etapas educativas, comenzando por el alumnado de educación infantil.

E. ¿Por qué?

Pues porque, al fin y al cabo, es por su propia seguridad y además, su conocimiento les sirve para desenvolverse cada vez de manera más autónoma en su entorno.

E. ¿En qué asignatura, crees que podría encajar mejor este programa de seguridad vial, en una asignatura concreta?

En las etapas de Primaria y Secundaria podría trabajarse en la sesión de tutoría o bien en la asignatura de conocimiento del medio y por otro lado, en la etapa de infantil podría trabajarse de manera transversal y globalmente a través de un proyecto de trabajo.

E. El colegio, ¿podrá, adaptar el calendario escolar, a la seguridad vial, como lo hace con las matemáticas?

A. Por supuesto, dado que es considerado un tema también importante en el día a día de las personas en general y por supuesto del alumnado. Podría decirse que es esencial su conocimiento como ciudadano porque son normas que favorecen la convivencia.

E. ¿Podría ser importante, la educación vial como método preventivo, para los jóvenes como futuros conductores de cualquier vehículo?

Así es, todo está relacionado pues son normas de circulación que ayudan a circular ya sea por la vía o por la calzada, según seas peatón o conductor. Por ello, es conveniente

conocer las normas también en ambos casos para en un futuro poder aplicarlas como conductores.

E. ¿Piensas, que estas nuevas medidas, podrían promover en los niños una motivación para mejorar sus habilidades para no ser personas vulnerables en la calle?

Lo considero beneficioso para ellos porque les ayuda a desenvolverse en el medio de manera cada vez más autónoma e independiente, alejándolos de alguna manera de esa vulnerabilidad.

E. Lo que quiero es conocer a día de hoy con mis preguntas que es lo que saben sobre el manejo de los patines, las bicicletas. ¿Crees que es posible?

Por supuesto, decir que es más fuera del cole donde emplean este tipo de medios para desplazarse y suelen darse situaciones en la calle que en ese instante son las familias las que resuelven esas dudas y sucesos que se producen en un momento dado. Sin embargo, en los centros también se trabajan las normas básicas de circulación.

E. ¿Piensas, que la mayoría de los niños pueden conocer alguna de las normas?, ¿podría estar relacionado por estar ubicado en un barrio nuevo?

Creo que muchos de ellos tienen conocimiento de algunas de estas normas porque les gusta mucho emplear la bicicleta, los patinetes, patines ... que esté relacionado o no con que es un barrio nuevo ya no estoy tan segura, es cierto que la edad media de las familias es joven y están muy entregadas en la educación de sus hijos/as pero creo que es un tema importante para la sociedad en general, independientemente del barrio en el que viven.

E. ¿Sería fácil, hablar con alguna de las familias, para conocer su opinión sobre la obligatoriedad de la seguridad vial en el currículo educativo?

Estarían encantadas de dar su opinión sobre ello, ya que es algo que les afecta directamente a la educación de sus hijos/as y están deseando darles la oportunidad de expresarse en todo momento.

E. Sería necesario, con todo este enfoque sobre seguridad vial, la creación de sesiones impartidas por los trabajadores sociales. ¿Crees que podríamos aportar algo nuevo a la educación?

Pues seguramente sí, nosotros en los centros aportamos quizá más conocimientos y contenidos generales y los trabajadores sociales podríais aportar más contenidos sociales por así decirlo.

E. Gracias por todo. Has sido muy amable por tu tiempo y tus respuestas. Quedo pendiente de las respuestas de los chicos sobre las preguntas sobre seguridad vial.

A. Gracias a ti.

- A continuación, dejó una historia breve y conocida que he elaborada en base a otros cuentos básicos, encontrados en guías de circulación, que podrían ser útiles para la enseñanza de la educación vial en menores.

Historia para presentar en el colegio, Educación Infantil, en una de las sesiones previas para la realización posterior del test.

Lana, el león, era la mamá de 5 cachorros. Todos ellos iban al mismo colegio, pero su madre encontraba dificultad a la hora de llegar al colegio, de manera puntual y segura, ya que eran muchos y les costaba organizarse.

Todos los cachorros eran de cursos continuados, desde infantil hasta segundo de primaria, por lo que la comprensión y el entendimiento a veces no resultaba fácil.

Un día Lana, preocupada, decidió hablarlo con su amiga, Manuela, que era trabajadora social.

Y ella se ofreció para hacerles comprender con un sencillo y fácil juego de palabras, la importancia de ir al colegio, de una manera correcta y respetando la educación vial.

Lo primero que hizo fue organizar un circuito, en el pequeño jardín que tenía.

Les explico la importancia de respetar las normas de circulación y lo necesario que era que si presentaban dudas a la hora de circular tuvieran claro que pedir ayuda, era lo más correcto, ya que un fallo en la vía urbana puede convertirse en un peligro para ellos. Les enseñó, como el respeto y la educación eran las habilidades más adecuadas que debían tener presentes, para no ser vulnerables.

Y como no, les enseñó todo lo más frecuente, relativo a una conducción segura, como son el paso de cebra, los semáforos, la espera, el no precipitarse a cruzar.

Después, les invitó a realizar el pequeño circuito, para saber que lo han comprendido y si el uso de bicicletas y de patines, es el adecuado.

Siempre se les recomendará la importancia y la responsabilidad de su uso y el respeto de las normas vigentes por eso la importancia de que todos tuvieran una óptima habilidad para comprender lo enseñado hasta ese momento y que les sirvió de gran ayuda la utilidad de un código propio, para comprenderse y aprenderlo más rápido.

El día que mamá llevaba una camiseta verde, todos los cachorros ya sabían que irían al colegio en bicicleta, por lo que era importante el uso de las protecciones y los chalecos reflectantes, para advertir su presencia.

El día que mamá tenía prisa, llevaba la camiseta negra, por lo que ellos ya sabían que ese día era mejor tener preparados los patines y salir temprano era la mejor solución. Ese día el carril bici, era utilizado por todos, pero de manera lenta y con mil atenciones. E incluso llevaban un silbato y de esa manera, garantizaban mejor su seguridad, respecto a otras bicicletas u otros peatones.

Y si al salir del colegio, alguno se encontraba cansado o estaba malito, era importante, que el camino de vuelta se hiciera andando y era mejor transmitirlo a Lana, para que no realizarán una conducción imprudente y tuvieran un accidente.

Para ello Manuela, les creó a los chicos unas señales que debían tener muy presentes y si eran conocedoras para ellos, también lo serían para Lana y enseguida, antes de complicar

la comunicación, se hacían visibles y de esa manera más rápidas de comprender entre ellos.

Y parece que dio resultado, porque así es como Lana consiguió entenderse con sus cachorros empatizar con su actitud, favoreciendo así una situación más adecuada de camino al colegio.

- **Test a realizar en caso de alumnos de educación infantil, con ayuda del docente.**

Desde varias guías didácticas, encontradas en internet, he querido transmitir y realizar un índice donde orientar mis objetivos:

- 1 Me gustaría conocer un poco más y conocer en que vehículo os gusta más viajar y si solos o en compañía de papá/ mamá.
 - a) Solos en Bicicleta o patines.
 - b) Acompañados en bicicleta o patines.
 - c) No uso ninguno de estos vehículos.

La bicicleta y los patines sirven para desplazarnos, pasar tiempo de ocio con nuestra familia, pero siempre a una velocidad moderada y siempre lo usaremos de uno en uno y correctamente, cada uno en su bicicleta o en su patín.



- 2 ¿Sabemos lo que es un carril bici y quien lo puede usar?
 - a) Es verde y es solo para bicicletas y patines.
 - b) Es rojo y pueden ir bicicletas, patines y motos.
 - c) Es verde y pueden ir solo los peatones.

El carril bici, es llamado carril unidireccional (una dirección), bidireccional (dos direcciones) carril calmado (menos de 10 km/ hora) y senda ciclable (vías para ciclistas en torno a sendas adyacentes a las vías fluviales).



- **3 Si vamos con mamá / papá y encontramos un semáforo en verde, con el dibujo de una bicicleta**
 - a) Nos detenemos, porque no podemos circular.
 - b) Pasamos por el carril bici, podemos pasar.
 - c) Tenemos que esperar a que se ponga en rojo para poder pasar.

Siempre el semáforo en verde da permiso para pasar. Y en caso de que haya un semáforo con la bicicleta dibujada y está verde, es en ese momento es cuando debemos de cruzar.



- **4 Cuando salgo con la bicicleta o los patines.**

- a) Siempre llevaré casco y si voy con patines también protecciones.
- b) Si voy con patines no hace falta nada y en bicicleta mejor unas gafas y crema de sol.
- c) Si llevo bicicleta o patines, no llevo nada, la seguridad no importa.

Es siempre obligatorio para el uso de bicicletas, el uso de casco, timbre, frenos y luces traseras y delanteras además si vamos por una vía mal iluminada, deberemos llevar chalecos reflectantes.

En caso de utilizar patines, es obligatorio el uso de casco y es recomendable el uso de protecciones. Y en ambos casos, evitaremos zonas demasiado transitadas para evitar de esa forma accidentes y siempre circular por zonas habilitadas para ello.



- **5 Si queremos ir por la carretera con los patines o con un patín eléctrico, debemos hacerlo, es esto seguro?**

- a) Si, creo.
- b) No puede ser peligroso.
- c) No si no voy con mama/ papa.

No se debe es peligroso, porque podemos ser atropellados por otros vehículos de motor, (coches y motos).



- 6 Si queremos ir por la acera con la bicicleta, ¿podemos hacerlo?
- a) Si, pero si solo son carriles calmados o sendas ciclables.
- b) No, es peligroso para los peatones y para nosotros.
- c) Si, pero solo con papa/mama.

Es peligroso, por eso solo podremos circular con bicicletas por carriles bici, o carriles calmados y por calles peatonales a menos de 10km/h



- 7 Me gustan los patines eléctricos, pero ¿puedo alquilar uno, o tener uno a cualquier edad?
- a) No, solo se pueden usar con 16 años.
- b) Si, los podemos usar a cualquier edad, siempre que monte acompañado de un adulto.
- c) Solo los usaremos con papa y mama.

Según la normativa vigente 2022, solo se pueden usar los patines eléctricos con 16 años por vías y espacios públicos. Los menores de 16 años siempre irán con casco.



- 8 Zonas de circulación permitidas y prohibidas para bicicletas y patines, sabemos ¿cuáles son?

- a) Si/ No. Carriles señalizados, vías de único sentido, calzadas zona 30, ciclocalles a 30km y calles peatonales a 10 km/ h.
- b) Si/ No. Carreteras.
- c) Si/ No. Aceras.

9 Se deben de conducir estos vehículos. Siempre que:

- a) Mama o un adulto nos lo diga, aunque sepamos que no llevamos las protecciones adecuadas.
- b) Siempre que lleve las protecciones y circule por una zona permitida para ello.
- c) Solo cuando pueda compartir el mismo patín con otro adulto.



A veces el control parental, no es el adecuado, por eso es importante que todos conozcamos las normas y por eso se recomiendan las charlas a padres, desde el centro escolar.

9 Es necesario cuando hagamos uso de estos medios de transporte:

- a) No estar cansado, o estar malito.
- b) No tener prisa.
- c) No conducir de manera incorrecta, saltándome todos los semáforos.
- d) Todas las respuestas son correctas.



Las prisas no son buenas, para la realización de una actividad, en la que hay que estar tan concentrado, como es la conducción de vehículos individuales, por eso es necesario, que se conozcan los factores de riesgo que pueden aparecer cada día.

10 Podemos ir con auriculares cuando llevamos la bicicleta.

- a) Si.
- b) No.
- c) Alguna vez.



Por muy divertido que nos resulte, es imprudente, conducir con auriculares, ya que el sentido del oído, es fundamental, para escuchar, los sonidos que se aproximan o los que nos avisan de un peligro.

- 11 ¿Es importante dejar paso a los peatones, aunque no tengan prioridad para cruzar?
- a) Si.
 - b) No.
 - c) Depende.



- 12 ¿Creéis que está bien que los ciclistas conduzcan por la calzada, es correcto?
- a) Si.
 - b) No.
 - c) Siempre y cuando sean prudentes, y circulen en el mismo sentido que los coches, cerca del arcén.



Es importante saber que estas personas, asumen un riesgo, por eso es necesario que el ciclista cumpla las normas y el conductor de otro vehículo, respete, a estas personas, que en ese momento se encuentran vulnerables, frente a otros métodos de conducción.

13 Para terminar, siempre debéis tener más cuidado los niños, por la acera. Lo tenéis claro, ¿Verdad?

- a) Si, porque somos más pequeños y podemos sufrir un atropello.
- b) No, me puedo despistar, siempre y cuando vaya con mis padres.
- c) Si, pero más cuidado tienen que tener los coches.

La baja estatura, es sinónimo de riesgo, ya que os impide tener buena visibilidad, frente a muchos peligros que existen en la vía urbana, así que siempre por las aceras, al cruzar, debemos escuchar, observar y ser empático, con otras personas.

14 ¿Os gustaría saber y conocer más sobre la educación vial, para una conducción segura y conocer más sobre el tema?

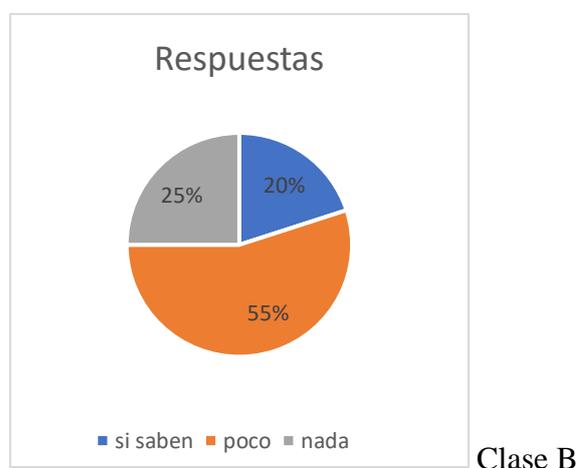
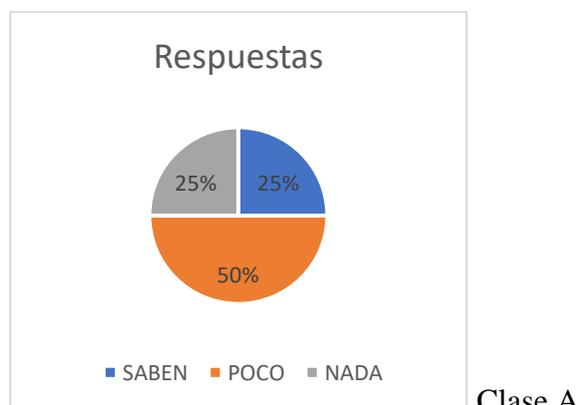
- a) Si.
- b) No.
- c) Podría ser.

Es muy importante que se den a conocer de forma continua las normas y los cambios que se producen en la educación vial, desde la etapa infantil, es la manera en la que igual que creamos el hábito de la lectura, creamos el hábito de la agudeza visual, la responsabilidad y la sensibilidad ante los peligros.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Se realizó una encuesta en varias clases de niños, para conocer así sus conocimientos sobre la seguridad vial. Desde ambas clases con 24 niños cada una. En la clase A, existe una proporción del 25 %, es decir, 6 niños, que conocían casi la totalidad de las respuestas de la prueba de conocimientos, mientras que un 50%, lo que son 12 niños, solo alcanzan a responder, la mitad del cuestionario, mientras que el resto de los niños, desconocen la respuesta y el otro 25 % no conocen cosas tan básicas, como la diferenciación de los colores del semáforo y el uso de los transportes individuales.

Con respecto a las respuestas recogidas en la clase B, la contraria, de la misma edad, las respuestas son más diversas, tan sólo el 20 % parece tener ciertos conocimientos sobre la seguridad vial, es decir 4-5 niños, en cambio el 55% parece tener dudas al respecto, es decir 14 niños, mientras que el otro 25% no saben, ni conocen el contenido de un tercio de las preguntas, que hay en el test.



Por lo que analizo sobre los datos recogidos que, en conjunto, existen muchas dudas sobre la educación que reciben con respecto al tema, desconocen el uso de en general de las normas básicas de circulación con estos vehículos de uso individual y si lo hicieran, no sabrían hacerlo de una manera adecuada a la normativa. En la mayoría de los casos los

niños reciben este tipo de educación desde sus hogares y al respecto, no parecen bien informados sobre algunas nociones básicas del tema.

El objetivo de este trabajo es dar a conocer la importancia de la necesidad de reforzar una educación vial, basada en el factor humano, desde los centros educativos y proporcionar a estos niños los conocimientos necesarios para una intervención segura en la vía urbana, como peatón y durante el uso de estos medios de transporte y la importancia que supone unos adecuados conocimientos sobre los riesgos y los peligros que pueden existir. Pero esta dinámica quedará a disposición de los educadores escolares, que serán los responsables de fomentar este tipo de educación inclusiva, para orientar a los menores en mejorar su educación vial y en base a programas que puedan transmitir valores, habilidades y una educación respecto al tema

Pretendemos que la futura implantación de la metodología sobre seguridad vial sea suficiente para estos niños, y que, a partir de esta investigación, quede clara la escasa información que los menores tienen sobre muchos conceptos relacionados tanto con la educación vial, como en la seguridad vial. Y como tan importante son las normas, como la aplicación de la empatía, la comprensión y la aplicación de habilidades sociales.

Será importante la colaboración a través del colegio, de la ayuda de los tutores legales que lo deseen, mediante la colaboración del AMPA, para poner en práctica charlas orientativas sobre el uso de estos medios de transporte y los cambios que se producen en la normativa vigente de circulación, proporcionando una comunicación directa y transversal, necesaria para mejorar la cultura dentro de unos valores y normas adecuadas a todos los docentes responsables de los menores en edad escolar.

Realizaremos un análisis de indicadores para comprobar si ha sido eficaz la metodología llevada a cabo, en la que tendremos en cuenta:

Los resultados de, los test de los menores, donde se valorarán.

- . Los aspectos claros/ dudosos sobre los conocimientos sobre seguridad vial.
- . Los aspectos que han mejorado, después de las charlas.

Se valorará la asistencia a las sesiones realizadas en el centro educativo, con otros educadores.

- . El porcentaje de la aceptación de la educación vial, en las escuelas, por docentes y padres.
- . El número de sesiones informativas que ha sido posible realizar en el colegio.

Se medirán los recursos que el colegio tiene para poner sesiones prácticas con este tipo de transportes.

Y para finalizar se realizará un reajuste de objetivos, si fuese necesario, para saber si encaminamos adecuadamente la misión y los objetivos que se pretendían lograr y si deberíamos modificar algunos de ellos, después de conocer los resultados, para enfocar el tema de seguridad vial, en los colegios desde una planificación adecuada a las necesidades de la población.

CONCLUSIÓN

La investigación realizada pretende dar a conocer las recomendaciones y los riesgos que existen como conductor y la importancia, por tanto, de que sea exigible en los colegios la normativa vigente. Lo que he querido conocer es la importancia de dar a conocer como la escasez de conocimientos es en los menores, una evidencia. Ya que, según los datos recopilados, no existe una adecuada educación en seguridad vial, ni desde los tutores legales, ni desde los docentes. De manera, que si se adecua el currículo escolar a las necesidades que existen actualmente, es prioritario poner en práctica el uso de las habilidades y de los conocimientos en base a una adecuada formación sobre el uso de estos medios de transporte urbanos, desde los centros escolares.

Es importante que todos, tanto educadores como menores conozcan el uso de la cultura vial, para reducir también la contaminación en las ciudades. De manera que no solo cree una educación impuesta por normativas si no que sea una necesidad cubierta para todos y se pueda evitar el aumento de accidentes, que es lo que se pretende también desde esta iniciativa.

La importancia del Trabajo social en esta área es fundamental, para hacer llegar este método a todos los ámbitos de población, sin exclusión social, creando unos hábitos de enseñanza promovidos por la incorporación de las emociones y de habilidades con las que empoderar a la población con herramientas suficientes.

BIBLIOGRAFÍA.

- . Bandura, A. (1977). Teoría del Aprendizaje social.
https://www.academia.edu/36211355/BANDURA_TEOR%C3%8DA_DEL_APRENDIZAJE_SOCIAL
- . Burgos, García, A. (2009). Programa 'Aprende a crecer con seguridad', (Unidades didácticas para la enseñanza de la seguridad y la salud)
https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/1_2051_programa_aprende_a_crecer_con_seguridad.pdf
- . Consejos de Seguridad vial para patines eléctricos (marzo,2022).
<https://www.accesoriospatineteelectrico.com/blog/seguridad-vial-patinete-electrico/C.P.I.>
- . El Plan Estratégico de Seguridad Vial (2011-2020)
- . Iglesias, A. Torres, E., Diputación General de Aragón. DGT. (2022)” El cuento de Lúa”.
[https://transparencia.gob.es/servicios-buscador/error.htm;jsessionidandando-escuela-cuento-alta\[4867\].pdf](https://transparencia.gob.es/servicios-buscador/error.htm;jsessionidandando-escuela-cuento-alta[4867].pdf)
- . Tus pasos son los de tus hijos. Guía de Seguridad Vial para Padres. (diciembre, 2013)
[AAFF-Consejos-para-padres \(1\) \[4868\].pdf](AAFF-Consejos-para-padres (1) [4868].pdf)
- . Ley Orgánica 10/1995 de 23 del Código Penal, en el Artículo 381.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>
- . Montoro, L. (1980) *Manual de seguridad vial: El factor humano*
- . Parque Venecia: Documentos (diciembre,2021).
<https://cpiparquevenecia.blogspot.com/2021/>
- . Revista Tráfico y Seguridad Vial. DGT. (mayo,2022)
<https://revista.dgt.es/es/>
- . Real Decreto 970/2020. Reglamento de Medidas Urbanas, VMP (22/01/2022).
<https://vpe.es/noticias/nuevo-real-decreto-sobre-vmp/>
- . Real Decreto Legislativo 6/201E de 30 de octubre.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

