



GUÍA DIDÁCTICA DE EDUCACIÓN VIAL PARA LAS POLICIAS LOCALES DE LAS ILLES BALEARS

MANUAL PARA EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA



G CONSELLERIA
O HISENDA
I I ADMINISTRACIONS
B PÚBLIQUES
/ DIRECCIÓ GENERAL
EMERGÈNCIES
I INTERIOR

GUÍA DIDÁCTICA DE EDUCACIÓN VIAL PARA LAS POLICIAS LOCALES DE LAS ILLES BALEARS

MANUAL PARA EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA



G CONSELLERIA
O HISENDA
I I ADMINISTRACIONS
B PÚBLIQUES
/ DIRECCIÓ GENERAL
EMERGÈNCIES
I INTERIOR

Guía editada por:

Instituto de Seguridad Pública de las Illes Balears. ISPIB
Dirección General de Emergencias e Interior
Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas

Elaboración de los contenidos:

Gabriel Cardell Batle, Sergio Fernández Mansilla, Rafel Monserrat Manresa, Josep Antoni Vidal Ripoll y Antoni Agualeles García.

Coordinación de la guía y elaboración de los contenidos:

Llucia Pons Calle

Depósito legal: PM 838-2019

AGRADECIMIENTOS

Desde el Instituto de Seguridad Pública de las Illes Balears queremos agradecer a todas las policías locales de las Illes Balears su implicación y profesionalidad con la prevención y muy especialmente a todos los agentes que desarrollan tareas de Educación Vial.

Presentamos esta guía didáctica de educación vial para las policías locales de las Illes Balears dirigida al alumnado de educación secundaria. La creación de este manual tiene como finalidad ofrecer una herramienta adecuada y adaptada a la juventud de nuestras islas. El diseño de un material propio y homogéneo es una garantía de éxito de los programas de educación vial en nuestros municipios.

Para hacer esta guía hemos contado con la colaboración de las policías locales de los ayuntamientos de Sóller, Santanyí, Campos, Palma y Calvià. Y también con los conocimientos técnicos y el apoyo de la Dirección General de Tráfico y la Jefatura Provincial de Tráfico de las Illes Balears.

Instituto de Seguridad Pública de las Illes Balears

ÍNDICE

Primer curso de Educación secundaria obligatoria

- Unidad didáctica 1.1, primera sesión:
Muévete con sensatez 7
- Unidad didáctica 1.2, segunda sesión:
El transporte público y escolar.. 21

Segundo curso de Educación secundaria obligatoria

- Unidad didáctica 2.1, primera sesión:
Los accidentes de tráfico. 27
- Unidad didáctica 2.2, segunda sesión:
El cinturón de seguridad y el casco. 35

Tercer curso de Educación secundaria obligatoria

- Unidad didáctica 3.1, primera sesión:
Una conducción segura hacia tu autonomía. 43
- Unidad didáctica 3.2, segunda sesión:
Una conducción consciente, segura y responsable 51

Cuarto curso de Educación secundaria obligatoria

- Unidad didáctica 4.1, primera sesión:
Independencia y movilidad 59
- Unidad didáctica 4.2, segunda sesión:
La conducción segura, las distracciones, el consumo
de sustancias y sus consecuencias en la conducción. 71

Primero, segundo, tercero y cuarto de Educación secundaria obligatoria

- Unidad didáctica:
Las consecuencias de los accidentes de tráfico.
El protocolo PAS 81



UNIDAD DIDÁCTICA 1.1, PRIMERA SESIÓN: MUÉVETE CON SENSATEZ

Destinatarios: Alumnado de primero de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Sensibilizar al alumnado sobre la responsabilidad en relación con la conducción de la bicicleta y sus ventajas.
- Aprender conductas y hábitos de buen comportamiento como ciclistas.
- Repasar las principales señales de tráfico que afectan a los peatones y a los conductores de bicicletas.
- Conocer cómo usar de manera segura la vía cuando son conductores.
- Aprender a conducir la bicicleta sin peligro y con responsabilidad.
- Conocer las normas del uso del patinete en la vía pública.

Objetivos específicos

- Promover el uso del casco de protección cuando se usa la bicicleta.
- Repasar los diferentes tipos de señales de tráfico.
- Repasar las normas para circular de manera correcta en bicicleta.
- Analizar las ventajas y los inconvenientes del uso de la bicicleta.
- Enumerar los elementos de seguridad obligatorios.
- Explicar las maniobras y su ejecución.
- Conocer la norma del casco de protección.
- Conocer las normas del uso del patinete y aprenderlas.

Contenidos

Es conveniente hacer un repaso general de los diferentes tipos de señalización. Especialmente cuando se circula en bicicleta, hablar de las maniobras,

de la conducción nocturna y de la conducción en grupo. También hay que analizar las ventajas y los inconvenientes del uso de la bicicleta.

Es importante trabajar con la clase el comportamiento ante las señales y las normas que nos afectan como cualquier conductor, con el objetivo de ser respetuoso con el resto de usuarios de la vía pública y evitar situaciones de riesgo.

Conviene hablar del carril bici y de las normas para circular. En caso de que en el municipio haya una ordenanza municipal reguladora de la movilidad de los ciclistas, debe explicarse la normativa.

También deben explicarse los elementos de seguridad: el casco, los reflectantes, las protecciones de los brazos y rodillas, y ha de recomendarse siempre el uso del chaleco.

Por otra parte, debe hablarse de las alcoholemias en relación con los peatones y con la conducción de bicicletas.

Asimismo, debe repasarse la norma del uso del patinete y por dónde pueden circular. Finalmente, también hay que recordar los elementos de seguridad del patinete: el casco, las protecciones de los brazos y rodillas.

Definiciones: ciclo, bicicleta y bicicleta de pedaleo asistido

Ciclo: vehículo de al menos dos ruedas, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Bicicleta: ciclo de dos ruedas.

Bicicleta con pedaleo asistido: utiliza un motor no superior a 0,5 kW, como ayuda al conductor. El motor se detiene cuando el conductor deja de pedalear o la velocidad supera los 25 km/h (el conductor no está sujeto a ningún tipo de permiso o autorización administrativa).

Bicicletas eléctricas. ¿Ventajas o inconvenientes?

El uso de la bicicleta supone la realización de ejercicio aeróbico, muy recomendado por los médicos; utilizarla de forma continua contribuye a preve-

nir numerosas enfermedades. Es un vehículo silencioso y que no contamina, lo que ayuda a mejorar la salud individual y la colectiva.

Casco de protección

Es obligatorio para los menores de 16 años y para todos los conductores en vías interurbanas.

Excepciones:

- Rampas ascendentes prolongadas.
- Condiciones extremas de calor.
- Razones médicas acreditadas.
- Los ciclistas en competición se rigen por sus propias normas.

Diferentes tipos de señales de tráfico y la prioridad entre las mismas

- Las señales y órdenes de los agentes de circulación.
- La señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de las vías y las señales de abaluzamiento.
- Los semáforos.
- Las señales verticales de circulación.
- Las marcas viales.

Circulación por vías urbanas

En los pasos de peatones es obligatorio bajar de la bicicleta y cruzar a pie. La única excepción a la norma se produce si existe un carril bici o paso especial para ciclistas.

Las bicicletas no deben circular nunca por las aceras, son espacios reservados para los peatones.

Sólo se podrán ocupar los carriles específicos que se habiliten en las aceras con esta finalidad.

Circulación por vías interurbanas

Si existe una vía específica para ciclistas, debemos circular por ella. Estará indicada con la correspondiente señal.

Si no existe una vía para ciclistas, o parte de la misma destinada a ciclistas, debemos circular por el arcén de la derecha si fuera transitable y suficiente, y en caso de que no haya arcén, debemos utilizar la parte imprescindible de la calzada.

Sólo podemos abandonar el arcén en descensos prolongados con curva, y por razones de seguridad.

Si se circula por autovía en ningún caso se puede abandonar el arcén.

Está prohibido circular por la calzada.

En vía interurbana puede llegarse a la velocidad permitida por la vía.

Normas de las vías urbanas

Está prohibido circular por el carril bus.

Para atravesar el paso de peatones, los ciclistas deben bajar de la bicicleta y cruzar, a no ser que tengan carril bici o un paso para ciclistas.

La velocidad máxima para un ciclista en vía urbana es de 45 km/h.

Circulación por autopistas y autovías

Como norma general, los ciclistas tienen prohibido circular por autopista y autovía.

No obstante, los conductores mayores de 14 años, pueden circular por los arcones de las autovías, a no ser que una señal lo prohíba expresamente por razones de seguridad; en este caso existirá un panel que indicará un itinerario alternativo.

Diferentes partes de las vías para circular en bicicleta

Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

Carril bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

Carril bici protegido. Carril bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

Acera bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Pista bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques con tipo de vías adaptadas en la bicicleta.

Circulación en grupo. Cuando vamos en grupo, podremos circular en columna de a dos, como máximo. Si el tráfico es denso o hay poca visibilidad, circularemos en fila india para nuestra seguridad.

Señalización de las maniobras

Giro a la izquierda. Para indicar que queremos girar a la izquierda colocaremos el brazo izquierdo en posición horizontal y con la palma de la mano tendida hacia abajo. En vías interurbanas en las que no hay carriles acondicionados para girar deberemos prestar especial atención, ya que tendremos que colocarnos en el margen derecho de la calzada y esperar a que el tráfico permita realizar el giro.

Giro a la derecha. Para señalar esta maniobra tenemos dos opciones. La primera, la más intuitiva de las dos, consiste en colocar el brazo derecho en posición horizontal, también con la mano tendida hacia abajo. La otra opción, que es la que utilizan los motoristas cuando no tienen intermitentes y necesitan sujetar el manillar con la mano derecha, se realiza doblando el brazo izquierdo hacia arriba con la palma de la mano tendida. Cualquiera de las dos es válida, pero es necesario que tanto ciclistas como turismos y camiones conozcan ambas posibilidades para poder interpretarlas.

Frenazo drástico o parada. Para avisar de que tenemos que frenar de forma repentina o que vamos a realizar una parada existen dos formas de señalización. La Dirección General de Tráfico (DGT) indica que debe señalizarse moviendo el brazo izquierdo alternativamente de arriba abajo utilizando movimientos cortos y rápidos, como haría cualquier otro vehículo. No obstante, los ciclistas lo que suelen hacer es extender el brazo izquierdo hacia abajo con la palma de la mano tendida hacia atrás, de tal forma que el conductor que le sigue la pueda ver. Como en el caso anterior, se pueden utilizar ambas maniobras, pero lo importante es que puedan ser reconocidas por el resto de conductores.

Ejecución de las maniobras

Giro a la derecha. Para efectuarlo, debemos situarnos lo más cerca posible del margen derecho de la calzada, moderando la velocidad y asegurándonos que se puede realizar el giro.

Giro a la izquierda. Si la vía es de sentido único hay que situarse, lo más cerca posible del margen izquierdo de la calzada y señalar la maniobra con suficiente antelación.

Si la vía es de doble sentido: hay que fijarse en la marca longitudinal de separación o mediana y, si esta no existe, en el eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario, y señalar la maniobra con suficiente antelación.

Si la vía interurbana no dispone de un carril acondicionado para este giro, para girar a la izquierda hay que colocarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible e iniciar la maniobra desde dicho lugar, señalizándola previamente.

Si la vía interurbana dispone de un carril acondicionado para este giro, es necesario situarse en el mismo con suficiente antelación y girar cuando la circulación lo permita.

Adelantamientos

Cuando se realizan adelantamientos deben extremarse las precauciones. Deben aplicarse las mismas normas que para el resto de los vehículos. La distancia lateral con el vehículo que quiere adelantares no debe ser inferior a 1,50 m.

Lo primero que debemos hacer es señalar con suficiente antelación. Después debemos asegurarnos de que el carril que pretendemos utilizar para nuestro adelantamiento tiene espacio suficiente y que no pondremos a nadie en peligro.

No se considera adelantamiento aquel que se produce entre ciclistas que van en el grupo.

El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda avanzar fuera de una población a cualquier otro vehículo, debe hacerlo de manera que entre aquel y las partes más salientes del vehículo que avanza quede un espacio no inferior a 1'50 metros.

Situaciones de prioridad de paso

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso con respecto a los vehículos de motor cuando:

- Circulan por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado.
- Haya un vehículo en sus proximidades, en el caso de entrar en otra vía y el vehículo de motor gire a la derecha o izquierda.
- Circulan en grupo y el primero ya ha iniciado el cruce o ha entrado en una rotonda.

La conducción nocturna, en vías con el distintivo “túnel” y condiciones extremas de climatología

Las bicicletas, para circular de noche por tramos de vías señalizadas con la señal “túnel”, o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deben disponer de los siguientes elementos:

- En la parte delantera de la bicicleta, una luz de posición blanca.
- En la parte posterior una luz de posición roja y uno reflectante no triangular del mismo color.
- Se puede añadir un reflectante amarillo entre en los radios de las ruedas. También es recomendable poner reflectantes en los pedales.
- Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, se tiene que llevar una pieza reflectora en caso de circular por vías interurbanas. Es recomendable llevarla siempre, a cualquier hora y en cualquier vía.

Pasajeros y remolques

En bicicletas unipersonales sólo se permite llevar a un pasajero en un asiento adicional homologado siempre que el pasajero sea menor de 7 años y el conductor sea mayor de edad.

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o un semirremolque, siempre que no supere el 50 % de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumpla que la circulación sea de día o en condiciones que no disminuyan la visibilidad, que la velocidad se reduzca en un 10 % de la genérica y en ningún caso transporten personas.

Transporte de cargas. En los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no debe salir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No puede salir por la extremidad anterior, ni más de 0,02 metros por la posterior.

Velocidad máxima

Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros es de 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas pueden superar esta velocidad máxima en los tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

Tasa de alcoholemia

Es importante sensibilizar al alumnado sobre el consumo de alcohol, el mensaje principal es que lo mejor es no beber ni una gota de alcohol, y más si debe conducirse una bicicleta, un vehículo, etc.

Recordar al alumnado que la tasa máxima de alcoholemia de los conductores en general es de 0,5 g/l de alcohol en sangre o superior a 0,25 mg/l de alcohol en aire expirado. Estas tasas también afectan a los ciclistas. También es obligatorio someterse al test de alcoholemia si se les requiere para ello.

Las pruebas las practican los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente quedan obligados el resto de usuarios de la vía cuando se encuentren implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

Móviles y receptores

El uso de auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido, así como el uso del teléfono móvil queda prohibido cuando conducimos la bicicleta.

Los frenos y el timbre

Las bicicletas para poder circular deben disponer de:

- Un sistema adecuado de freno que actúe sobre las ruedas delanteras y posteriores.

- El timbre, el cual mediante las señales acústicas ayudará a evitar incidentes. ¡Es obligatorio llevarlo!

Ventajas del uso de la bicicleta

Ejercicio: el uso de la bicicleta supone la realización de ejercicio aeróbico, muy recomendado por los médicos. Utilizarla de forma continua contribuye a prevenir numerosas enfermedades. Dado que es un vehículo silencioso y que no contamina, mejora la salud individual y la colectiva.

Economía: los costes y el mantenimiento de las bicicletas son muy inferiores a los de otros vehículos; no necesitan combustible, por lo tanto el ahorro económico es mucho mayor. La vida útil de una bicicleta, si se cuida correctamente, es superior a la de un automóvil. En la actualidad existen muchos lugares para alquilarlas.

Rapidez: está demostrado que en distancias cortas en las ciudades, la bicicleta, junto con la motocicleta, es el medio de transporte más rápido.

Contaminación: la bicicleta es un medio de transporte silencioso, sólo consume energía humana, cuando lo utiliza dejamos de generar gran cantidad de gases contaminantes, lo que contribuye a frenar el cambio climático.

Aparcamiento: como es evidente, la bicicleta ocupa un espacio muy inferior al que requieren otros vehículos, por ejemplo, en una plaza de aparcamiento de coche podemos aparcar de 7 a 10 bicicletas.

Ligereza: por su ligereza, la bicicleta es fácilmente transportable, lo que permite no sólo andar con ella o subir un piso, sino además combinarla con varios medios de transporte, como el autobús o el tren. Esta calidad se ha visto mejorada con la aparición de las bicicletas plegables.

Las normas del uso del patinete en la vía pública

Por donde puedo circular con un patinete o con patines

El Reglamento general de circulación indica en el artículo 121.4 que: “Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, a no ser que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y solamente podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizados, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos”.

Definición de VMP

Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de un motor eléctrico.

Por dónde puedo circular con un VMP

Pueden situarse físicamente en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, puede autorizar la circulación por aceras, zonas para los peatones, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias.

Tipo de patinetes eléctricos

Patinete eléctrico convencional: suelen estar compuestos por 2 ruedas (algunos 3) en línea, una delante y otra detrás en cada extremo del patinete. Cuenta con un manillar que sirve para dirigir la orientación. Es uno de los más populares.

Patinetes eléctricos “plataforma de manillar” (hay que distinguir dos tipos):

- *Plataforma eléctrica (Hoverboard):* básicamente cuentan con dos ruedas a cada lado y funcionan balanceando nuestro cuerpo hacia la dirección que nos queremos mover.
- *Rueda eléctrica:* muy similar al anterior, pero con la diferencia que este patinete solamente tiene una rueda. Los pies se colocan a ambos lados de la misma.

Patinete eléctrico: se trata de un patinete tradicional pero con un motor eléctrico. Funciona igualmente mediante el sistema de balanceado y para acelerar o frenar lo tenemos que hacer con un mando que funciona por control remoto.

Patinete eléctrico con sillín: se trata de la adaptación de un asiento al patinete eléctrico.

Segway: fue de las primeras marcas del tipo “plataforma de manillar”. Se

compone de una plataforma para que podamos ir de pie, un manillar y una rueda a cada lado.

Las protecciones

Es aconsejable el uso de las protecciones: casco, muñequeras, coderas y rodilleras. También guantes, para proteger las manos en caso de caída.

Temporización

La sesión tendrá una duración máxima de entre 45 y 50 minutos, pero puede alargarse más, dada la temática:

- Introducción (5 minutos)
- Exposición del tema (40 minutos)
- Clausura (5 minutos)

Propuesta de actividad

Montaje de un circuito en el parque móvil de tráfico del ISPIB.

Se puede planificar una salida en bicicleta por el término municipal con el fin de analizar y conocer las zonas y las rutas seguras para los ciclistas.

Realizar una actividad por grupo para analizar las ventajas y los inconvenientes del uso de la bicicleta.

Se puede hacer un taller de reparación de pequeñas averías y mantenimiento de la bicicleta.

Trabajar con la clase diferentes técnicas tipo dinámicas de grupo, discusiones, debates y dilemas de movilidad segura, etc.

Metodología

Es conveniente tratar el tema de la conducción de la bicicleta desde una perspectiva distinta, diferenciada del resto de los cursos anteriores. El tratamiento debe ser diferente, dado que la bicicleta no se considera un juguete, sino que es un vehículo más, como el resto de vehículos que nos encontramos por las calles: coches, motos, autobuses, etc.

Hay que trabajar con los alumnos el tema del respeto y la solidaridad hacia el resto de usuarios de las vías públicas. Deben conocer y aprender que tienen derechos y deberes como usuarios de las vías públicas.

La dinámica de la sesión debe ser abierta y participativa, y debe crear debate y fomentar la crítica constructiva.

Para reforzar la charla se pueden utilizar diferentes materiales, como vídeos. El policía o la policía local contará con el personal docente para reforzar los contenidos y también para detectar las necesidades del alumnado.

Material didáctico

- Pizarra digital
- Proyector
- Ordenador portátil

Material didáctico complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se pueden encontrar en los siguientes enlaces:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

www.fundacionmapfre.org

www.racc

www.dgt.es

Servicio de Tráfico de Cataluña. Educación para la movilidad segura.

<http://edums.gencat.cat>

Dirección de Tráfico de Euskadi. Catálogo de recursos.

<http://trafikoa.bidehezkuntza.org/index.asp?lang=es>

Evaluación

Para saber si los menores han alcanzado los objetivos y conocimientos, deben evaluarse sus aportaciones, valoraciones, preguntas e inquietudes relacionadas con los hechos.

Se puede hacer un cuestionario de valoraciones generales de las sesiones, un test de preguntas sobre el tema.

El personal docente puede valorar la sesión a través de una hoja de valoración general de la actividad.



UNIDAD DIDÁCTICA 1.2, SEGUNDA SESIÓN: EL TRANSPORTE PÚBLICO Y ESCOLAR

Destinatarios: Alumnado de primero de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Conocer el transporte público de nuestro entorno, repasar las normas de comportamiento como usuario.
- Repasar las normas de uso de los transportes públicos.
- Hablar de los transportes públicos y la importancia de su uso.
- Hablar y analizar los valores éticos y la conciencia vial.
- Hablar de la relación de las redes sociales y el uso del móvil en la vía pública.

Objetivos específicos

- Conocer la importancia del uso del transporte público para la mejora del medio ambiente en relación con el tráfico y la movilidad.
- Hablar del transporte escolar.
- Trabajar la conciencia ciudadana y los buenos comportamientos cívicos.
- Trabajar la influencia del uso de las redes sociales en la vía pública.

Contenidos

Es importante trabajar con la clase el tema de la contaminación atmosférica, y destacar la importancia de concienciar al alumnado sobre los altos índices de contaminación atmosférica que se detectan en las ciudades. Una posible solución a esta situación pasa por un cambio radical en las políticas de transporte y urbanismo y por la concienciación de las personas de los beneficios de usar este sistema de transporte. Una parte importante de la ciudadanía opta por el uso del transporte público colectivo frente al privado,

vistas sus ventajas ecológicas y económicas.

Cada vez más personas se ponen de acuerdo por una movilidad sostenible.

Mediante la participación de los alumnos, debe trabajarse la conciencia ciudadana y los buenos comportamientos cívicos en la vía pública.

Hay que comentar al alumnado las ventajas del uso del transporte público, los diferentes tipos de señales más habituales que nos encontramos en la vía pública y las específicas del transporte público.

Definición y tipo de transporte público terrestre

Es un sistema de transporte que puede operar con rutas fijas y horarios pre-determinados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida.

El transporte puede ser individual: cuando el vehículo lo utiliza una persona o un grupo organizado de usuarios que viajan a un mismo destino.

Transporte en grupo: cuando traslada a personas sin ninguna relación entre sí y con destinos diferentes.

Razones para utilizar el transporte público

- Es barato.
- Es rápido.
- Es fiable en sus horarios.
- Es un transporte seguro.
- Consume poco combustible, o nada.
- Contamina mucho menos que el transporte privado; la contaminación puede ser acústica o atmosférica.
- Es más accesible para todos.
- No se pierde tiempo al buscar estacionamiento.
- Durante el transporte, puedes hacer otras actividades sin preocuparte: leer, estudiar, dibujar, etc.
- Permite una vida más saludable.

Consejos para hacer un buen uso del autobús de una forma segura y responsable.

A continuación se dan una serie de consejos de forma directa al alumnado para utilizar el transporte público y el transporte escolar.

Antes de iniciar el viaje

- De camino a la parada, utiliza los pasos destinados para los peatones y respeta las normas de circulación para los peatones, incluso cuando tengas prisa.
- Si no hay visibilidad, utiliza ropa reflectante.
- Llega a la parada del autobús con antelación. Trataremos de fomentar en los alumnos la llegada a la parada sin correr, con el fin de evitar que crucen la calzada sin mirar.
- Espera el autobús en los lugares autorizados. Si no existe parada de autobús, tendrás que esperar siempre en la acera.
- Respeta tu turno en la parada del autobús, colócate detrás de la última persona y no intentes ponerte delante de los otros compañeros.
- No empujes ni alborotes a tus compañeros, evita realizar conductas arriesgadas como son los juegos de lucha y todos los que impliquen carreras o desplazamientos bruscos.

Durante la subida en el autobús

- Dirígete al autobús poco a poco, sin carreras y sin empujones.
- Realiza la subida al autobús de manera ordenada y respetando tu turno.
- No subas nunca hasta que el vehículo esté completamente parado.
- Paga y conserva el billete durante todo el transporte.
- Si compartes tarjeta de transporte, ésta debe guardarla la última persona que baje del autobús.
- Sube siempre por la puerta delantera.
- Si existe un acompañante hay que esperar la indicación para subir. Y una vez que inicies la subida, no te detengas en la escalera del autobús.
- Ayuda a las personas que por su condición física tengan dificultades para subir al autobús.
- Una vez subidos en el autobús, siéntate en tu asiento sin correr y sin molestar al conductor o conductora.

Dentro del autobús

- Sitúate lo más atrás posible, así no molestarás a los que vienen detrás de ti.
- No te levantes de los asientos durante el trayecto y evita gritar, tirar papeles y realizar juegos que puedan distraer al conductor o conductora.
- Sigue las instrucciones de la persona encargada de los viajeros y, en caso de emergencia, sigue en todo momento las instrucciones del monitor o conductor.
- No saques la cabeza ni las manos por las ventanillas.
- Cede el asiento a las personas necesitadas, a las personas que por su condición física lo necesiten (personas con discapacidad, embarazadas, mayores, compañeros accidentados).
- No te levantes del asiento hasta que el autobús se haya detenido.

Al bajar del autobús

- Levántate cuando el autobús esté completamente parado, si nos levantamos en marcha y el autobús frena repentinamente, nos podemos hacer daño.
- Baja de manera ordenada y respeta tu turno de salida.
- Utiliza la puerta central o la trasera.
- Si utilizas un cochecito de bebé o un carrito de compra, mejor que bajes tú primero y después el cochecito o el carrito.
- Ayuda a quien lo necesite, facilita la bajada a las personas que por su condición física puedan necesitarlo.
- Antes de bajar mira a izquierda y a derecha, para evitar sorpresas y sustos, de posibles coches, ciclistas o ciclomotores.
- Una vez fuera del autobús dirígete a un lugar seguro.

Temporización

La duración máxima de la sesión será de unos 50 minutos:

- Introducción y presentación (5 minutos)
- Exposición del tema (30 minutos)
- Actividades (15 minutos)

Propuesta de actividades

Puede prepararse un cuestionario de preguntas tipos test relacionadas con la temática tratada a la sesión.

Realizar y trabajar con la clase las diferentes técnicas para trabajar en pequeños grupos, como por ejemplo; discusiones y dilemas de movilidad segura, realizar planteamientos sobre el uso de los transportes públicos.

Metodología

Es conveniente tratar el tema del uso del transporte público desde una perspectiva distinta, diferenciada del resto de los cursos anteriores. Hay que comentar la importancia del uso del transporte público, a estas edades, ya que muchas veces se desplazan para realizar diferentes actividades. El mensaje principal de la sesión es fomentar la mejora de la movilidad segura, la conservación del medio ambiente, la seguridad y el ahorro económico. También es muy importante trabajar con el alumnado el tema del respeto y la solidaridad hacia el resto de usuarios de las vías públicas. Deben conocer y aprender que tienen derechos y deberes como usuarios de los servicios públicos de transporte.

La dinámica de la sesión debe ser abierta y participativa, y debe crear debate y fomentar la crítica constructiva.

Para reforzar la charla se pueden utilizar diferentes materiales, como vídeos. El policía o la policía local contará con el personal docente para reforzar los contenidos y también para detectar las necesidades del alumnado.

Material didáctico

- Pizarra digital
- Proyector
- Ordenador portátil

Material didáctico complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se pueden encontrar en los siguientes enlaces:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

www.fundacionmapfre.org

www.racc

www.dgt.es

Servicio de Tráfico de Cataluña. Educación para la movilidad segura.
<http://edums.gencat.cat>

Dirección de Tráfico de Euskadi. Catálogo de recursos:
<http://trafikoa.bidehezkuntza.org/index.asp?lang=es>

Evaluación

Para saber si los menores han alcanzado los objetivos y conocimientos, deben evaluarse sus aportaciones, valoraciones, preguntas e inquietudes relacionadas con los hechos.

Puede hacerse un cuestionario de valoraciones generales de las sesiones, un test de preguntas sobre el tema.

El personal docente puede valorar la sesión a través de una hoja de valoración general de la actividad.



UNIDAD DIDÁCTICA 2.1, PRIMERA SESIÓN: LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Destinatarios: Alumnado de segundo curso de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Sensibilizar al alumnado sobre la grave problemática de los accidentes de tráfico y las consecuencias que pueden tener sus actos tanto para uno mismo como para el resto.
- Conocer los factores que intervienen y las principales causas de un accidente de tráfico.
- Adoptar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circulación.

Objetivos específicos

- Analizar los factores que intervienen en un accidente de tráfico, el factor humano, factor mecánico, factor vía y factor entorno.
- Conocer los sistemas de seguridad activa y pasiva.
- Analizar las principales causas de los accidentes de tráfico.
- Fomentar actitudes de respeto y prudencia frente a las normas de circulación.

Contenidos

Es conveniente hablar del sentido de la responsabilidad tanto individual como colectiva, en referencia a la conducción de la bicicleta, y de los peligros que puede comportar.

En cuanto al tema de los accidentes de tráfico, es muy importante hacer una introducción sobre esta grave problemática. La idea es concienciar al alumnado sobre las causas y las consecuencias de los accidentes de tráfico, así como fomentar conductas responsables y de autoprotección.

Definición de accidente de tráfico

Suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista del tráfico, y que causa daños a personas o cosas.

Principales factores que intervienen en un accidente de tráfico

Debe explicarse al alumnado cuales son los factores principales que intervienen en un accidente de tráfico, que son, entre otros, el entorno, el factor vía, el factor humano y el factor vehículo.

Factor vía

Son los factores asociados a las características de la vía y el estado de la misma, así como todos los elementos externos que pueden modificarla.

Entre otros destacan:

- El estado de la vía.
- La meteorología. La nieve, lluvia, niebla, etc.
- La señalización. El hecho de que una vía no esté muy señalizada, o bien porque los responsables no lo han hecho, o a causa de un accidente, de un acto vandálico, un mantenimiento precario, etc. También puede ser que esta señalización no sea visible o haya desaparecido.
- El diseño de la vía; un mal diseño de la vía puede ser el causante de los diferentes accidentes de tráfico, en las curvas, los cambios de rasante, los cruces, los pasos a nivel, etc.

Factor humano

El factor humano es determinante a la hora de evitar riesgos, puesto que tiene una influencia de un 85 % o más en todos los accidentes de tráfico.

Consumo de alcohol

El alcohol está presente, directa o indirectamente, entre el 30 % y el 50 % de los accidentes de tráfico mortales, puesto que produce alteraciones que repercuten en el conductor:

- En el comportamiento. Se infravaloran los efectos y la repercusión del alcohol, y se asumen más riesgos por una falsa sensación de seguridad. Se dan respuestas más agresivas, impulsivas y rudas.
- En la percepción del tránsito y del entorno. Se distinguen peor las señales y los otros usuarios, se calculan erróneamente las distancias y las velocidades, aumenta la sensibilidad ante los deslumbramientos y se reduce el campo visual.
- En la atención. Se producen más distracciones.
- La psicomotricidad. Aparecen dificultades para coordinar correctamente los movimientos.

Consumo de otras drogas

Hay otras drogas que también dificultan la conducción, por ejemplo:

- Depresores y sedantes
- Estimulantes
- Perturbadoras

Consumo de medicamentos y psicofármacos

Para conducir hay que estar en buenas condiciones psíquicas y físicas. Conducir cuando se sufren determinadas enfermedades es un riesgo. Si, además, se toman determinados medicamentos, el riesgo puede aumentar debido a alguno de sus efectos. Por esto, es importante conocerlos:

- Antihistamínicos
- Analgésicos
- Relajantes musculares
- Psicofármacos

Otros elementos que influyen en el factor humano

- Las acciones del conductor o conductora.
- Los aspectos psicológicos. El carácter y el estado de ánimo.
- Las infracciones de tráfico.
- Las distracciones.
- La somnolencia.
- La fatiga.

Factor vehículo

Son los relacionados con problemas propios del vehículo, puede ser de tipo mecánico o de mantenimiento, entre otros.

En el caso de la bicicleta, debe hacerse un buen mantenimiento: neumáticos, luces, frenos, dirección, sillín, etc.

Los sistemas de seguridad activa y pasiva

En este apartado deben explicarse al alumnado los diferentes sistemas de seguridad *pasiva* y seguridad *activa*, y como algunos gestos que pueden parecer intrascendentes, como abrocharse el cinturón o utilizar el casco, pueden salvar muchas vidas.

Seguridad activa o primaria está encaminada a evitar que se produzca un accidente. Los sistemas de seguridad activa son básicos para la prevención: el alumbrado, los frenos, los neumáticos, la dirección, etc. El mantenimiento de la bicicleta es clave para que nos proteja.

La seguridad pasiva o secundaria se encarga de minimizar las consecuencias de un accidente una vez que se ha producido. En este caso, se compone de sistemas como el cinturón de seguridad, el reposacabezas, el airbag, el volante deformable y el casco, entre otros.

La seguridad activa y pasiva en el caso de las bicicletas

Hay que explicar con ejemplos claros y sencillos los sistemas de seguridad activa y pasiva para conducir una bicicleta.

Los elementos de seguridad activa que hay que tener en cuenta son los siguientes:

- *Ver*, para la seguridad del ciclista, la visibilidad es fundamental. Por eso es tan importante tener en cuenta que hay que ver y ser visto. Igual que los otros conductores, deben poner atención al entorno y a la movilidad. Es muy recomendable instalar retrovisores.
- *Ser visto*, si circulan por la noche o con poca visibilidad, deben llevar una luz de posición delantera blanca, y posterior roja, y un catadióptrico detrás. Además debe llevarse ropa clara o reflectante, chaleco,

casco, elementos reflectantes en las ruedas, pedales, etc. Hace falta que la ropa reflectante permita que el ciclista se pueda distinguir a una distancia de 150 metros.

- *Señalizar* siempre las maniobras.
- *El oído* es un sentido muy importante.
- *Prohibido* conducir y utilizar cascos o los auriculares conectados a los aparatos receptores o reproductores de sonido. También se aplica a los ciclistas la prohibición de usar durante la conducción dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando la comunicación se lleve a cabo sin utilizar las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.
- *Hay que estar siempre atento*: no escuchar música con los auriculares ni hacer llamadas o enviar mensajes con el móvil.
- *Utilizar el timbre*, poca gente lo sabe: el timbre es obligatorio. La bicicleta es un vehículo silencioso, y con el uso del timbre avisamos de nuestra presencia.
- *Buen mantenimiento de la bicicleta*, igual que los otros vehículos, la bicicleta también debe estar en buenas condiciones: debe mantenerse la presión adecuada de los neumáticos, los frenos deben estar bien tensados, para tener un mejor control de la máquina y deben llevarse las herramientas de repuesto.

En cuanto a la seguridad pasiva, en el caso del ciclista, el casco es fundamental. Su uso es recomendable siempre, y obligatorio cuando se circula por carretera. Se exceptúan de esta norma las situaciones siguientes: rampas ascendentes prolongadas, condiciones extremas de calor o razones médicas, que deben acreditarse con el certificado de un facultativo colegiado en ejercicio en el que conste el periodo de validez.

Temporización

La sesión tendrá una duración máxima de unos 45 o 50 minutos. Pero se puede alargar más, debido a la temática.

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema (30 minutos)
- Actividad (15 minutos)

Propuesta de actividades

Puede hacerse una presentación en *PowerPoint* de esta unidad, que puede emplearse como guion.

Puede prepararse un cuestionario tipo test para evaluar los conocimientos del alumnado.

Realizar una compilación de noticias sobre accidentes de tráfico y hacer un análisis de la situación. Puede proponerse un debate sobre los accidentes de tráfico, y las posibles medidas para reducirlos. Se puede dividir al alumnado en grupos con un representante cada uno.

Metodología

Previamente a la sesión, se recomienda solicitar información al personal docente por si hay algún alumno o alumna con necesidades especiales o que pueda mostrarse sensible a determinados temas, por ejemplo los accidentes de tráfico.

La sesión puede empezar con una pequeña introducción, en la que se explican los objetivos, para concienciar a los jóvenes de las consecuencias de los accidentes de tráfico y la importancia de respetar las normas.

Durante la exposición se pueden ir sondeando las inquietudes de los alumnos para dar mayor énfasis al tema que más interese para dinamizar la sesión, con el objetivo de buscar la participación activa del alumnado.

Se pueden utilizar vídeos y otro material para captar la atención y poder realizar reflexiones sobre los puntos que consideramos más relevantes.

Podemos incluir estadísticas para mostrar al alumnado y que vean cuáles son los factores que más influyen. Puede ponerse el enlace con las estadísticas de la DGT y el material complementario que se lleve a la sesión.

Para evaluar los conocimientos actuales del alumnado puede pasarse una ficha de preguntas sobre los temas tratados, de esta forma con los resultados obtenidos se pueden valorar y reforzar los diferentes temas para la próxima sesión.

Material didáctico

En el centro educativo necesitaremos de los siguientes recursos materiales:

- Pizarra digital o proyector
- Ordenador
- Altavoces

Material complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se encuentran en los siguientes enlaces:

Guía didáctica de educación vial por educación secundaria DGT.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

Estadísticas de accidentes de tráfico de la DGT.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

Vídeo “Abróchate a la vida” DGT.

<http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/2003/Abrochate-el-cinturon-Abrochate-a-la-vida.shtml>

Campaña “Everybody hurts” de TAC (Transporte Accidente Commission), que ganó la medalla de bronce al festival de Cannes, en 2010.

https://www.youtube.com/watch?v=t_dHDSkQb_0

<http://www.everybodyhurts.com.au/>

Reclamaciones en caso de accidente.

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/aspectos-sociales/prestaciones-caso-accidente.pdf>

Distracciones al volante.

<https://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/distracciones>

Libro: *¿Policía o Fotógrafo?* de Alfredo Gómez Cerdá.

https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_go_imagenes/imagen_id.cmd?idImagen=1103906

Los factores de riesgo para el usuario de bicicleta y el peatón.
http://virtual.eapc.cat/pluginfile.php/132612/mod_resource/content/5/030_btpv.html

Evaluación

La evaluación puede realizarse durante la sesión de forma continua, analizando qué contenidos conoce el alumnado previamente y cuáles son sus aportaciones, inquietudes y valoraciones. De esta forma podemos ir ajustando nuestro mensaje a sus necesidades y conocimientos.

La encuesta con preguntas es una buena herramienta para valorar los conocimientos del alumnado sobre los temas tratados en la charla, así podremos valorar qué puntos necesitamos reforzar y adaptar en nuestras sesiones.

Es importante que el personal docente esté presente durante la sesión para después poder realizar una valoración de nuestra intervención. También se podría realizar una retroacción (*feedback*) con el alumnado 5 minutos antes de finalizar para que valoren nuestra intervención.



UNIDAD DIDÁCTICA 2.2, SEGUNDA SESIÓN: EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y EL CASCO

Destinatarios: Alumnado de segundo curso de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Potenciar la movilidad segura de los conductores jóvenes.
- Sensibilizar al alumnado sobre la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad y del casco de protección.
- Fomentar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la seguridad vial.

Objetivos específicos

- Fomentar el uso del cinturón de seguridad.
- Aprender las normas del cinturón de seguridad, su uso correcto, sus ventajas y sus beneficios.
- Conocer las consecuencias de no utilizar el cinturón de seguridad.
- Explicar y transmitir al alumnado las normas de utilización del casco de protección.

Contenidos

Lo más importante de la sesión es concienciar el alumnado sobre el uso del cinturón, el reposacabezas y el casco de protección.

No se trata de convencer al alumnado, sino de que conozcan los datos, los riesgos, las ventajas y que saquen sus propias conclusiones para poder tomar las decisiones personales.

El cinturón de seguridad

El cinturón de seguridad fue uno de los mecanismos que más rápido se incluyó de serie en la fabricación de vehículos (1940).

En España, es obligatorio utilizarlo en carretera desde 1974 y en zona urbana desde 1992, motivo por el que a las personas más mayores les cuesta más recordar que es obligatorio su uso en todo tipo de vías.

Es obligatorio utilizar los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención, tanto en vías urbanas como interurbanas, tanto los conductores como los pasajeros.

Deben tenerse en cuenta las siguientes limitaciones:

Asientos delanteros

- Menores: no pueden circular en el asiento delantero si no superan los 135 cm de altura.
- Si la altura es superior a 135 cm, pueden utilizar el cinturón de seguridad de los adultos.

Asientos posteriores

- Los menores de edad de altura igual o inferior a 135 cm deben sentarse en asientos infantiles y siempre con los sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su altura y peso.

Excepcionalmente

Pueden ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen el sistema de retención infantil (SRI) adecuado, en los siguientes supuestos:

- Vehículos sin asientos traseros.
- Los asientos traseros están ocupados por menores de altura igual o inferior a 135 cm.
- No es posible instalar todos los SRI en los asientos traseros.
- En el asiento delantero, únicamente se puede utilizar un SRI orientado en el sentido contrario a la marcha si el airbag frontal está desactivado.

El cinturón de seguridad es el elemento más importante para la seguridad pasiva, puesto que en una colisión frontal, detiene la trayectoria del cuerpo que va hacia adelante, y evita que el pecho se golpee contra el volante, las piernas contra el cuadro de mandos, los pies contra los pedales, y la cara o la cabeza contra el parabrisas.

¿Por qué es importante su uso?

El uso del cinturón es obligatorio en todos los asientos del vehículo y en todo tipo de trayecto.

Según la OMS es uno de los inventos que más vidas ha salvado.

Las estadísticas demuestran que el cinturón de seguridad es el equipo de seguridad más importante disponible dentro de un coche.

Con el cinturón de seguridad correctamente abrochado se *multiplican por 5* las probabilidades de salvar la vida en caso de accidente.

Tipo de cinturón

Hoy en día, los cinturones son de 3 puntos, es decir, están fijados al vehículo por tres puntos diferentes. Dos de ellos están fijados al pilar central y el tercero lo fija al ocupante con el cierre de seguridad, que incorpora un botón de apertura rápida.

- Abdominales
- Torácicos
- De tres anclajes
- De tipo arnés

Airbag

El airbag está diseñado como un complemento del cinturón de seguridad, por lo tanto, su eficacia no está garantizada si no se usan de *forma combinada*.

Es importante sentarse siempre a más de 25 centímetros del volante, dejando un espacio para que el airbag se hinche.

El uso combinado del airbag y el reposacabezas permite prevenir un 75 % de las lesiones graves en la cabeza y un 66 % en el pecho.

Reposacabezas

El reposacabezas no es un elemento de confort, sino de seguridad pasiva que, bien colocado, evita el efecto látigo y minimiza las lesiones cervicales. Para cumplir su misión debe estar a la altura idónea, para cortar, cuanto antes mejor, el arco que describe el movimiento hacia atrás de la cabeza.

La posición correcta es la siguiente:

- La altura: el borde superior debe estar entre la zona superior de la cabeza y la altura de los ojos.
- La distancia: la separación entre la cabeza y el reposacabezas no debe ser superior a 4 cm.

En un accidente del tipo embestida posterior, si el reposacabezas no está bien colocado, las vértebras cervicales pueden sufrir daños serios. Además de ser importante en este tipo de siniestros, el reposacabezas también lo es en los impactos frontales y laterales.

Estadísticas

Estadística “Compulsory Seat Belt Wearing”, Report by Department of Transport, Oct., UK

TIPO DE LESIÓN: PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LESIONES EN:

	CONDUCTOR	PASAJERO
Lesiones cerebrales	33 %	56 %
Fracturas de cráneo	18 %	18 %
Heridas faciales	45 %	64 %
Lesiones en los ojos	38 %	40 %
Fracturas faciales	6 %	6 %
Lesión en los pulmones	3 %	58 %

Si es tan efectivo... ¿por qué la gente no se abrocha el cinturón?

El casco de protección

Es obligatorio para el conductor y el pasajero. El conductor es el responsable de los dos. La cuantía de la multa es de 200 € y 3 puntos del carnet de

conducir para cada uno.

Es un elemento imprescindible para la seguridad de las personas que circulan en ciclomotor. El casco debe estar homologado y debe llevarse bien abrochado y ajustado.

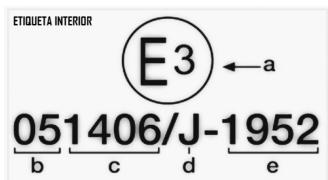
Existen tres tipos de cascos: integral, semiintegral y casco de ciudad. No sirve cualquier tipo de casco.

Están obligados a utilizar el casco tanto en vías urbanas como interurbanas los conductores y pasajeros de:

- Ciclomotores
- Motocicletas con o sin sidecar
- Quads
- Vehículos de tres ruedas y cuadríciclos

Casco homologado (para motocicletas y ciclomotores):

- Contraseña E seguida de un número.
- Registre 22 CEPE/ONU.



Así es la etiqueta de homologación: a, país donde se realiza la homologación (9 es de España); b, revisión vigente de la norma (05); c, número de homologación asignado al casco; d, letras P, N/P o J según el tipo de casco y el nivel de seguridad. P: protectores (integrales y algunos modulares); N/P: no protectores (la mentonera no protege); J: jet o abierto; e, número de serie de producción que permite controlar y seguir un producto. Información: Luma

Casco más básico conocido como «calimero, quitamultas» (sólo para ciclomotores):

- UNE - 26.428/91
- N - Producto certificado
- CE

Temporización

La sesión tendrá una duración máxima de unos 45 o 50 minutos. Pero se puede alargar más, vista la temática.

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema (30 minutos)
- Actividad (15 minutos)

Propuesta de actividades

Realizar un debate en la clase sobre el tema del cinturón: “Mitos en torno al cinturón de seguridad”. Para realizar la actividad se puede visionar un vídeo sobre la utilización del cinturón de seguridad, por ejemplo “Abróchate a la vida”, de la DGT.

Puede realizarse un cuestionario de preguntas sobre la sesión impartida.

Hacer una pequeña encuesta a la clase sobre opiniones, argumentos y excusas que exponen algunos para no ponerse el cinturón.

- “Me estrecha”.
- “Es un recorrido corto”.
- “No es necesario porque el coche lleva airbag”.

También puede hacerse una simulación de actuación ante un accidente de tráfico.

Metodología

Previamente a la sesión se recomienda solicitar información al personal docente por si hay algún alumno o alumna con necesidades especiales o que pueda mostrarse sensible a determinados temas, como por ejemplo los accidentes de tráfico.

La sesión puede empezar con una pequeña introducción, en la que se expliquen los objetivos, para concienciar los jóvenes de las consecuencias de los accidentes de tráfico y la importancia de respetar las normas.

Durante la exposición se pueden ir sondeando las inquietudes del alumnado para dar mayor énfasis al tema que más le interese. El objetivo de la sesión es la participación activa de toda la clase.

Puede emplearse una presentación de *PowerPoint* para seguir un orden y facilitar el máximo de información de forma sencilla, directa y fomentando la participación del alumnado.

Pueden utilizarse vídeos y otros materiales para captar la atención del alumnado y fomentar la reflexión en grupo.

Material didáctico

En el centro educativo necesitaremos los siguientes recursos materiales:

- Pizarra digital o proyector
- Ordenador
- Altavoces

Material complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se encuentran en los siguientes enlaces:

Guía didáctica de educación vial para educación secundaria.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

www.dgt.es

www.fundacionmapfre.org

https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/

www.racc.es

Vídeos

Abróchate a la vida

<https://www.youtube.com/watch?v=xE6WJAa4JJk>

¿Estás seguro? Casco

<https://www.youtube.com/watch?v=Oy6-iATKavw>

Evaluación

La evaluación puede realizarse durante la sesión de forma continua, para analizar qué contenidos conocen previamente. De esta forma podemos ir ajustando nuestro mensaje.

La encuesta con preguntas es una buena herramienta para evaluar los conocimientos del alumnado, así podremos valorar qué puntos necesitamos reforzar y adaptar en nuestras sesiones.

Es importante que el personal docente esté presente durante la sesión para poder realizar después una valoración de nuestra intervención. También se podría realizar una retroacción (*feedback*) con el alumnado 5 minutos antes de finalizar para que valoren nuestra intervención.



UNIDAD DIDÁCTICA 3.1, PRIMERA SESIÓN: UNA CONDUCCIÓN SEGURA HACIA TU AUTONOMÍA

Destinatarios: Alumnado de tercer curso de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Conocer el ciclomotor como medio de transporte.
- Saber identificar la documentación del ciclomotor.
- Aprender las normas de conducción, para circular con seguridad.
- Adquirir conciencia vial y aprender a respetar las normas del tráfico.
- Repasar las obligaciones y recomendaciones para una conducción segura.
- Adquirir hábitos saludables para con la conducción.

Objetivos específicos

- Clasificar los diferentes tipos de ciclomotores.
- Conocer los requisitos y las formas para obtener el permiso AM.
- Dominar los diversos documentos del ciclomotor, el permiso de circulación, el certificado de características técnicas, el seguro y el impuesto municipal.
- Conocer la normativa de la Inspección Técnica del ciclomotor.

Contenidos

La conducción del ciclomotor produce un gran impacto entre los adolescentes, el hecho de pasar de usuario o usuaria de la vía pública a conductor de un vehículo en motor, es muy importante a estas edades.

El ciclomotor tiene muchas ventajas: es barato, da autonomía, favorece la inserción en el grupo. El ciclomotor da libertad de movimientos a la juventud. Pero por desgracia, no todo son ventajas, también hay inconvenientes;

debe pensarse en los riesgos y cómo prevenirlos. Por todo ello, es necesario dotar al alumnado de los conocimientos y las actitudes para una conducción segura y respetuosa y con la máxima concentración.

En esta unidad didáctica se presentarán los siguientes contenidos:

El ciclomotor. Es un vehículo dotado de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, y con velocidad máxima por construcción no superior a los 45 km/h, Es necesario conocer el tipo de vehículo que se conduce; hay ciclomotores de dos y tres ruedas.

El cuadriciclo ligero. Vehículo de cuatro ruedas que, aparte de tener las características del ciclomotor de dos y tres ruedas, tendrá una masa en vacío no superior a 350 kg, y la máxima potencia neta, en caso de llevar motor eléctrico, es inferior o igual a 4 kW.

Requisitos para la obtención del permiso AM

Formas de acceder al mismo y pruebas a superar:

- Tener 15 años, residencia en España, No estar privado por resolución judicial del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotor, reunir las aptitudes psicofísicas, disponer del certificado médico y ser declarado apto en las pruebas teóricas y prácticas por la Prefectura Provincial de Tráfico (JPT).
- El permiso se puede obtener a través de la autoescuela o por libre.
- Debe superarse una prueba de control de conocimientos específicos que consta de 20 preguntas tipo test que deben responderse en 20 minutos y un máximo de 2 errores. También debe superarse una prueba de control de aptitudes y comportamientos en un circuito cerrado.

Documentación necesaria para la presentación a los exámenes

- Debe presentarse el DNI y el certificado médico.
- Hay que presentar la documentación necesaria para circular con el ciclomotor. El permiso de circulación, el certificado de características técnicas, el seguro y el impuesto municipal del ciclomotor.

Inspección Técnica del Vehículo, finalidad y periodos de presentación

- La ITV tiene como finalidad comprobar la emisión de gases y ruidos. Revisar las luces, frenos, motor y las posibles modificaciones de las características técnicas del vehículo. Los ciclomotores de 2 y 3 ruedas a partir del 3º año de la primera matriculación deberán superar cada 2 años esta inspección. Los ciclomotores de 4 ruedas a partir del 4º año.
- Lo más importante es que el ciclomotor esté en perfecto estado de revista en todos y cada uno de sus elementos. Este aspecto es vital para la propia seguridad.

Normas del conductor

Los conductores del ciclomotor, para conducir legalmente, deben cumplir con todos los requisitos, que son: la edad, los conocimientos teóricos y prácticos, las pruebas que deben superarse y las capacidades personales que hay que tener.

Para conducir el ciclomotor también es obligatorio:

El casco

- El casco, se recomienda siempre el uso del casco integral ya que aporta mayor seguridad y evita numerosas lesiones a nivel mandibular.
- La elección del casco y su adecuada utilización puede ser vital. Lo importante es que sea seguro, homologado, que se adapte a nuestra cabeza y que esté bien abrochado porque, si no, no nos protegerá.
- Los tres tipos de casco más habituales son el integral, el modular y el abierto o jet. Los que se venden en la Unión Europea deben llevar una etiqueta con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación; en España es el 9, y la norma vigente ECE R22-05.

Tipo de casco

- El integral, de una sola pieza, protege toda la cabeza y la cara, es el más recomendado.

- El casco modular tiene una pieza abatible para proteger el mentón, esta pieza se puede levantar.
- El casco tipo abierto o jet, deja la cara al aire, y la mandíbula y la barbilla quedan desprotegidas.

Velocidad de conducción

La velocidad máxima por construcción del ciclomotor es de 45 km/h. El ciclomotor es un vehículo inestable y, por lo tanto, tiene una mayor predisposición a derrapar, sobre todo en los frenazos o cuando realiza alguna maniobra.

Pasajeros

Los conductores, a partir de los 15 años, podrán transportar a un pasajero mayor de 12 años, en el caso de menores entre 7 y 12 años necesitarán una autorización del tutor legal.

Recomendaciones

Para conducir un ciclomotor se recomienda llevar la ropa clara o reflectante, llevar guantes y botas de piel, conviene llevar elementos reflectantes, sobre todo si se circula de noche. También es muy recomendable llevar protecciones, para las posibles caídas.

Temporización

La sesión tendrá una duración máxima de unos 45 o 50 minutos. La temporización será la siguiente:

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema (30 minutos)
- Actividad (15 minutos)

Propuesta de actividad

Puede prepararse un cuestionario de evaluación de conocimientos sobre normas de seguridad vial.

Metodología

Previa a la sesión se recomienda solicitar información a los profesores o tutores por si hay alguien con necesidades especiales o que pueda mostrarse sensible a determinados temas.

La sesión puede empezar con una pequeña introducción, en la que se explican los objetivos del taller, para alimentar la responsabilidad y conciencia como futuros conductores de un vehículo de motor.

Durante la exposición se puede ir sondeando las inquietudes de los alumnos con el fin de dar mayor énfasis al tema que más interese, con el fin de dinamizar la sesión, en la cual se buscará la participación activa de los alumnos.

Lo que se pretende conseguir con la sesión es hablar sobre la importancia de los valores como puede ser, el respeto, la solidaridad, la convivencia y la empatía hacia los otros usuarios de la vía.

Se puede utilizar la presentación tipo *PowerPoint* para seguir un orden y facilitar el máximo de información, ya que es una forma de motivar la participación. Al mismo tiempo se pueden utilizar vídeos y otros materiales con el fin de llamar la atención y poder hacer reflexiones sobre los temas más relevantes.

Para evaluar los conocimientos actuales del alumnado puede pasarse la ficha de preguntas sobre las normas de circulación, de esta forma con los resultados obtenidos se puede valorar el refuerzo de diferentes temas en la próxima sesión.

Material didáctico

En el centro educativo precisaremos de los siguientes recursos materiales:

- Pizarra digital o proyector
- Ordenador

Material complementario

Guía didáctica de educación vial para las Policías Locales de las Illes Balears. Manual para la educación secundaria obligatoria.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

<http://www.circulaseguro.com/escoge-bien-tú-casco/>

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adulas/Los_ciclomotores.pdf

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/didi_adultas/Los_ciclomotores.pdf

www.fundacionmapfre.org

https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/

www.racc.es

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores.

Evaluación

La evaluación de la sesión puede realizarse de forma continua con el alumnado, observando y analizando sus intervenciones y aportaciones. De esta manera puede ir ajustándose nuestro mensaje.

La ficha de preguntas es una buena herramienta para valorar los conocimientos del alumnado sobre las normas de circulación, y así podremos valorar dónde necesitamos reforzar y adaptar nuestros talleres.

Es importante que el personal docente esté presente durante la sesión para después poder realizar una valoración de nuestra intervención. También podría realizarse, antes de finalizar, una retroacción (feedback) de 5 minutos con el alumnado para que valoren el taller.



UNIDAD DIDÁCTICA 3.2, SEGUNDA SESIÓN: UNA CONDUCCIÓN CONSCIENTE, SEGURA Y RESPONSABLE

Destinatarios: Alumnado de tercero de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Transmitir los valores de convivencia vial como son, la solidaridad y el respeto hacia el resto de usuarios de la vía pública.
- Concienciar al alumnado sobre la responsabilidad hacia el resto de usuarios como futuros conductores de un vehículo a motor.
- Aprender a interactuar de forma segura con el resto de usuarios de la vía pública.
- Conocer y aprender las posibles consecuencias administrativas y penales de determinadas conductas.

Objetivos específicos

- Conocer y aprender las infracciones más comunes y sus sanciones.
- Saber cuáles son las consecuencias de las infracciones administrativas, como modificaciones del vehículo, conducir sin el seguro del vehículo, sin el permiso de conducir, etc.
- Conocer los efectos del alcohol en la conducción y las infracciones correspondientes.
- Repasar las conductas tipificadas en el código penal.

Contenidos

Una vez introducidos los elementos que conforman la primera unidad, en la segunda sesión facilitaremos al alumnado la información y los conocimientos sobre las consecuencias de hacer un uso incorrecto del ciclomotor, así como su responsabilidad respecto de su seguridad y la del resto de usuarios de la vía. Con esta intención ofreceremos los siguientes contenidos:

Modificaciones del ciclomotor

La circulación con un ciclomotor incumpliendo las condiciones técnicas contempladas en el Reglamento de General de Vehículos, cuando suponga un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, dará lugar a la inmovilización del ciclomotor y a la iniciación del correspondiente expediente sancionador.

Las modificaciones implican una infracción al Reglamento de Vehículos con una sanción que puede ir de los 200 a los 500€ dependiendo de la reforma realizada, además de la posibilidad de inmovilizar el vehículo y someterlo a una ITV extraordinaria.

Los cambios que suelen realizarse en los ciclomotores son en los tubos de escape y en los carburadores para aumentar la potencia del ciclo y el ruido.

Trucar el carburador o tubo de escape de un ciclomotor es ilegal, pero hay otro problema añadido: el incremento de la velocidad y del ruido, que resulta muy molesto para el resto de personas y que puede implicar una multa.

Alcohol y conducción

En este apartado podemos introducir la sesión hablando del tema del consumo del alcohol y los jóvenes, siempre aconsejando que para divertirse no hay que beber, que hay muchas formas de divertirse. Las decisiones que se tomen deben ser inteligentes, con el fin de evitar problemas presentes y futuros.

El alcohol y la conducción son incompatibles. El alcohol es uno de los factores de riesgo con mayor presencia en los accidentes de tráfico. El hecho de conducir y beber significa poner en peligro nuestra vida y la de nuestros compañeros y compañeras.

La normativa prohíbe la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otras drogas, El consumo de alcohol produce una serie de síntomas, incluso cuando el nivel de alcoholemia se encuentra bajo la tasa legal permitida, que provocan que el alcohol y la conducción sean incompatibles. Los síntomas pueden ser: una pequeña disminución en los reflejos y euforia, trastornos motores, subestimación de la velocidad, aumento del tiempo de respuesta, descoordinación, pérdida de la agudeza visual, etc. Debemos

comentar al alumnado que si en un control de alcoholemia se observa sintomatología, puede detenerse al conductor.

También se establecen unas tasas objetivas para cuantificar la impregnación alcohólica en el aire espirado o en la sangre del conductor. Según el resultado se denunciará al infractor o infractora por vía administrativa o penal.

Están obligados a someterse a las pruebas de detección alcohólica los implicados en un accidente de tráfico, los conductores que cometan una infracción de tráfico, con síntomas evidentes de haber consumido bebidas alcohólicas o que sean requeridos en controles preventivos.

El alcohol en la conducción, y los efectos sobre la conducción; durante la sesión se puede explicar el procedimiento para realizar la prueba de detección, si existe la posibilidad puede llevarse al aula un etilómetro para realizar una demostración. Debe explicarse al alumnado quién está obligado a someterse a la misma.

Prueba de detección del alcohol

El conductor de un vehículo a motor o un ciclomotor está obligado a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia. La detección del alcohol mediante el aire expirado se realiza con unos aparatos denominados etilómetros. En los casos que la primera prueba resulte positiva, se realizará una segunda, dejando transcurrir como mínimo 10 minutos.

En caso de que no se esté de acuerdo con el resultado de estas pruebas, se puede someter a una prueba de contraste consistente en un análisis de sangre que debe llevarse a cabo en un centro sanitario donde el interesado abonará los gastos; si el resultado fuera negativo los gastos irán a cargo de la administración.

Las infracciones penales

Las infracciones que se pueden imponer para conducir bajo los efectos de alcohol pueden ser de dos tipos:

Penales: si la conducción bajo los efectos del alcohol ha generado algún peligro para la seguridad del tráfico, el conductor puede ser condenado pe-

nalmente por la comisión de un delito contra la seguridad del tráfico, castigado con arresto de fines de semana o multa equivalente, así como con la retirada del permiso de conducir.

Debe explicarse al alumnado que se trata de un delito castigado por el código penal, y que el conductor se ve sometido a un juicio ante el juez o jueza de lo penal con la intervención del o la fiscal, y tendrá que ser defendido obligatoriamente por un letrado.

En este delito puede concurrir la comisión de otros delitos si el conductor se ve implicado, además, en un accidente de tráfico, como puede ser el caso de lesiones, homicidio imprudente, etc., así como la responsabilidad civil que, en su caso, pueda derivarse de los mismos, como obligar a indemnizar a los perjudicados.

Durante la sesión enumeraremos al alumnado de forma muy sencilla y clara las diferentes infracciones penales que son, entre otras; conducir sin permiso de conducir, conducir con la pérdida de vigencia del mismo por la detracción de puntos, la privación del permiso de conducir, el exceso de velocidad, la conducción temeraria y sus consecuencias legales.

La proximidad a la edad para poder obtener el permiso de conducir de ciclomotor a los 15 años puede suponer una fuerte tentación, a veces inducida por los amigos o por la presión del grupo. El hecho de conducir sin el permiso correspondiente puede acarrear consecuencias legales a nivel penal muy graves, así como conducir un ciclomotor con la pérdida de los puntos asignados o estar privado por resolución judicial.

Otro tipo de infracción penal es la conducción temeraria, el hecho de poner en peligro concreto la vida o la integridad de las personas. Todas estas conductas tipificadas penalmente tienen como consecuencias la pena de prisión, multas económicas, trabajo en beneficio de la comunidad, privación del permiso de conducir y otras medidas establecidas en la Ley orgánica reguladora de la responsabilidad penal del menor.

Infracciones administrativas

A continuación se realizará una revisión de las infracciones más comunes y se darán una serie de consejos sobre la utilización consciente, segura y responsable del ciclomotor.

El hecho de no llevar el casco o hacer un uso inadecuado del mismo afecta a la seguridad del conductor o pasajero, y aparte es una infracción administrativa que lleva a una sanción económica, igual que el uso durante la conducción de la telefonía móvil o auriculares, no tener contratado el seguro obligatorio, circular con 2 o más personas en el ciclomotor en condiciones diferentes a las reglamentarias, así como la conducción de forma manifiestamente temeraria o negligente. Estas son de las infracciones más comunes de los conductores de ciclomotor.

Debe incidirse durante la sesión sobre la responsabilidad que deben tener como futuros conductores y conductoras de un vehículo de motor y ciclomotor y sobre todo remarcar los valores que se quieren trabajar en el aula: la responsabilidad, el respeto, la solidaridad y la conciencia vial.

Actividad y temporización

La sesión tendrá la duración de una sesión escolar: 50 minutos. La temporización según la actividad será la siguiente:

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema y de dudas de preguntas (30 minutos)
- Actividad (15 minutos)

Propuesta de actividad complementaria

Se puede hacer una presentación conjunta con la colaboración de un educador o educadora social, y trabajar con el alumnado diferentes técnicas de grupo. También se puede realizar la técnica de planteamiento de dilemas o de casos para debatir, en referencia al hecho de beber alcohol. Un ejemplo que se puede trabajar en el aula es la presión del grupo de amigos y el hecho de beber alcohol; otro tema es como intervenir en caso de que otro adolescente quiera conducir un ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o los efectos de otras drogas.

Metodología

Previamente a la sesión se recomienda solicitar información al personal docente, por si hay algún alumno o alumna con necesidades especiales o que se pueda mostrar sensible a determinantes temas, como por ejemplo

a los accidentes de tráfico.

La sesión puede empezar con una pequeña introducción, en la que se explican los objetivos del taller. Es muy importante hablar de la responsabilidad y la conciencia vial, y sobre todo dejar bien claro que el ciclomotor no es un juguete, y que deben cumplir toda la normativa de tráfico como el resto de usuarios de la vía pública.

Durante la exposición se puede ir sondeando las inquietudes de los alumnos con el fin de dar mayor énfasis a los temas que más interesen con el fin de dinamizar la sesión, en la que se buscará la participación activa de todos y todas.

Si contamos con la colaboración de un educador o educadora, la sesión será más dinámica y enriquecedora, sobre todo cuando se hable sobre el tema de los efectos del alcohol y sus consecuencias.

Se puede utilizar material audiovisual como vídeos o un *PowerPoint* sobre el tema, siempre buscando la participación activa del alumnado.

Material didáctico

En el centro educativo precisaremos de los siguientes recursos materiales:

- Pizarra digital o proyector
- Ordenador

Material complementario

Guía Didáctica de Educación Vial para las Policías Locales de las Illes Balears. Manual para la educación secundaria obligatoria.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

<http://www.circulaseguro.com/escoge-bien-tu-casco/>

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/didi_adultas/Los_ciclomotores.pdf

www.fundacionmapfre.org

https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/

www.racc.es

Evaluación

La evaluación de la sesión puede realizarse en el transcurso de la misma, observando qué contenidos domina el alumnado al principio y cuáles son sus aportaciones, inquietudes y valoraciones. De esta forma podemos ir ajustando nuestro mensaje a sus necesidades y conocimientos.

Es importante que el personal docente esté presente durante la sesión para después poder realizar una valoración de nuestra intervención. También se podría realizar una retroacción (*feedback*) con los alumnos 5 minutos antes de finalizar a fin de que valoren el taller.



UNIDAD DIDÁCTICA 4.1, PRIMERA SESIÓN: INDEPENDENCIA Y MOVILIDAD

*Destinatarios: Alumnado de cuarto de educación
secundaria obligatoria*

Objetivos generales

- Recibir información de cómo obtener el permiso de conducir A1.
- Interiorizar la importancia de llevar el casco adecuado.
- Comprender y visualizar las conductas de riesgo que comportan la mayoría de accidentes de ciclomotor y motocicleta.
- Recibir información sobre las infracciones más graves y sus consecuencias.

Objetivos específicos

- Como obtener el permiso de conducir A1.
- Conocer la documentación que debe llevarse al conducir una motocicleta.
- Conocer la importancia de los elementos pasivos de seguridad: el casco.
- Conocer y tener en cuenta las infracciones más importantes en la conducción de un ciclomotor o motocicleta.
- Conocer los requisitos para obtener el carné A1.
- Conocer las pruebas que deben realizarse para obtener el carné A1.
- Conocer e identificar la documentación obligatoria que debe llevarse al conducir una motocicleta.
- Conocer y comprender las estadísticas de la DGT sobre la utilización del casco en la conducción.
- Conocer y valorar bajo parámetros de seguridad las diferentes tipologías de cascos.
- Comprender y visualizar conductas de riesgo, falta de medidas de

seguridad, adelantamientos, cambios de sentido, distancia de seguridad.

- Tener información sobre las infracciones y sus consecuencias.

Contenidos

La movilidad en nuestra era es vital, por lo tanto los adolescentes, como parte de la sociedad moderna, y a partir de los 16 años, pueden optar a la obtención del permiso de conducir A1, que habilita para poder conducir una motocicleta no superior a los 125 cc.

Características del carné A1 y requisitos para obtenerlo

A continuación explicaremos al alumnado de forma muy sencilla cómo obtener el carné A1.

El carné A1 de moto es el primer permiso que autoriza para conducir motocicletas como tales, ya que el permiso AM tan sólo permite conducir ciclomotores con un máximo de 50 cc. Nos habilita para llevar motocicletas de mayor potencia y cilindrada, y las pruebas que hay que superar para obtenerlo también son más complicadas.

El carné A1 es un permiso de moto que autoriza a conducir motocicletas sin sidecar hasta 125 cc., con una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso que no sobrepase los 0,1 kW/kg. La edad mínima para obtener este permiso es de 16 años.

Requisitos:

- Tener 16 años cumplidos.
- DNI o pasaporte en vigor si es español.
- Documento de identificación de extranjero (NIE) que acredite la residencia normal en España.
- Certificado médico de un centro autorizado de esta provincia con fotografía actual adherida.
- Impreso de solicitud, rellenado y firmado por el interesado, y dos fotos.
- Pago de la tasa correspondiente.
- Superar las pruebas reglamentariamente establecidas.

Pruebas para obtener el carné A1

En caso de no tener ningún otro permiso de coche o moto, para conseguir el permiso A1 hay que superar:

- Una prueba de aptitud psicofísica.
- Dos exámenes teóricos: uno común con el de coche (30 preguntas, 3 fallos) y otro específico de moto (20 preguntas, 2 fallos).
- Dos exámenes prácticos: uno de ellos en circuito cerrado y otro en vías abiertas al tráfico.
- Hay que destacar que los dos exámenes prácticos son obligatorios, pero en el caso de las pruebas teóricas, los que ya tengan el carné de coche tan sólo deben superar el examen específico de moto. Por otra parte, los que superen el examen específico de moto, no deben volver a realizarlo si desean obtener el carné A2.

Exámenes prácticos para obtener el A1

Una vez aprobada la parte teórica, el alumno debe enfrentarse a la parte práctica, que consta de dos pruebas. Una primera prueba en circuito cerrado y la última y definitiva, el examen práctico en vías abiertas al tráfico. Tal y como señala la DGT, estas son las maniobras que hay que realizar para aprobar el examen práctico en circuito cerrado, y que son las mismas que se realizan para obtener el carné A2:

- Manejo de la moto a motor parado.
- Circular sobre franja de anchura limitada.
- Zigzag entre jalones a velocidad reducida.
- Aceleración y frenado controlado.
- Zigzag entre conos.
- Superar un obstáculo.
- Frenado de emergencia controlado.

Si el aspirante ha superado este examen, se enfrentará a la prueba en vías abiertas al tráfico. En ésta, debe circularse por la ruta indicada por el examinador, que seguirá (al lado del profesor) a la persona que se examina en un vehículo de acompañamiento e indicará las instrucciones al alumno a través de un intercomunicador. La duración de esta prueba ronda los 20 minutos.

Más información de interés

El carné A1 también autoriza para conducir triciclos a motor con una potencia máxima de 15 kW. Finalmente, hay que señalar que la obtención del carné A1 implica automáticamente la convalidación automática del permiso AM.

Documentación que debe llevarse cuando se conduce una motocicleta

En este apartado conviene resaltarle al alumnado la documentación que debe llevarse cuando se conduce una motocicleta.

El Permiso de Conducir, es obligatorio llevarlo siempre encima. Dependiendo del vehículo el permiso de circulación será de una clase o de otra. Para las motos, puede ser la licencia de ciclomotor, el carné A1, el carné A2, el carné A o el B si se trata de motos de 125 cc siempre que se tengan 3 años de antigüedad o para motos de 3 ruedas homologadas como triciclos independientemente de la antigüedad del carné.

El Permiso de circulación de la moto, también es obligatorio llevarlo encima. Es la autorización que da la Jefatura de Tráfico para poder circular con la moto. En este documento aparecen datos relativos a la moto, como el número de matrícula, la marca, la denominación comercial, la fecha de la primera matriculación, el número de chasis, la cilindrada, la potencia, el número de plazas, etc., es decir, una descripción detallada sobre sus condicionantes legales. Cuando se adquiere una moto, ya sea nueva o de segunda mano, será uno de los trámites que deben llevarse a cabo. Hasta que se adquiera el permiso de circulación definitivo de la moto, que tarda unos 15 días en estar listo, se podrá circular con una autorización provisional, expedida por Tráfico, que tiene una vigencia de 30 días.

La Tarjeta de inspección técnica de vehículos, igual que los dos documentos anteriores, también es obligatorio llevarla encima. En este documento aparecen todos los detalles técnicos de la moto, como sus dimensiones, las medidas de los neumáticos homologados, la marca y la denominación comercial, la cilindrada del motor, su potencia, etc. Pero, más allá de todo esto, sirve para llevar un control sobre las inspecciones técnicas que la moto debe superar con el paso de los años, es decir, cada vez que la moto debe pasar la ITV. Una moto debe pasar la ITV a los 4 años de vida, y después

cada 2 años. Los ciclomotores deben pasarla a los 3 años y después cada 2 años. Una vez que pasa la ITV, sí que es obligatorio llevar el adhesivo pegado en un lugar visible de la moto.

El Seguro obligatorio de la moto, no es obligatorio llevarlo encima, pero sí tenerlo en vigor. Para circular con una moto debe disponerse de un seguro, así lo dice la “Ley de responsabilidad civil y el Seguro en la Circulación de Vehículos en motor”. De hecho, no tener seguro es una de las peores infracciones que puede cometerse y de las que pueden implicar más problemas. Debe tenerse en cuenta la responsabilidad del riesgo creado por la conducción de la moto, no por lo que nos pueda pasar a nosotros, sino por lo que le pueda pasar a los otros, y tener un contratiempo con terceros implicados sin tener un seguro que te cubra la espalda es una enorme irresponsabilidad.

La ley es clara, no se puede circular con la moto si esta no está asegurada. No obstante, desde hace varios años no es obligatorio que se lleve el recibo en vigor del pago del seguro. En caso de necesidad los agentes comprobarán que la moto está asegurada consultando el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), aunque llevar encima el clásico recibo del banco tampoco está de más, así podrá demostrarse que está asegurada si por alguna razón no pueden verificarlo de manera telemática.

El impuesto de circulación de la moto, no es obligatorio llevarlo encima, pero sí tenerlo en vigor. Uno de los impuestos que tenemos que pagar anualmente es el impuesto de circulación de la moto, aunque su nombre correcto es impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

El casco como medida de protección

En el 20 % de los accidentes graves de motoristas, el casco sale proyectado porque la talla o la sujeción no son las adecuadas. Los traumatismos en la cabeza son la principal causa de muerte y la lesión más frecuente en estos accidentes. En el 50 % de los casos, la cabeza sufre algún tipo de traumatismo. Si va protegida con un casco adecuado, se puede reducir estas lesiones un 69 % y la mortalidad un 42 %.

Así pues, el correcto uso del casco es vital. La elección del casco es muy importante, y no todos protegen igual. Y obviamente, hay que adquirir úni-

camente cascos homologados, que garantizan unas condiciones mínimas de seguridad para proteger nuestro cerebro y evitar fracturas de la cabeza o lesiones en la cara y los ojos.

Los tres tipos de casco más habituales son el integral, el modular y el abierto o jet. Los que se venden en la Unión Europea deben llevar una etiqueta con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación (en España es el 9) y la norma europea vigente ECE R22-05.

El casco integral, de una sola pieza, protege toda la cabeza y la cara, y es el más recomendado por sus prestaciones en seguridad. Es el más seguro, el que pesa menos, y aísla mejor del ruido y del aire que uno modular.

El modular tiene una pieza abatible, la mentonera, que puede subirse, aunque no debe circularse con ella abierta. Con respecto a los modulares, tienen una ventaja para las personas que utilizan gafas, pero “la doble pieza maxilar, la que se levanta, no suele tener la misma consistencia, y al ser móvil, con el tiempo suele crear holguras”.

El casco tipo jet deja la cara al aire, y la mandíbula y barbilla quedan desprotegidas.

Entre todos ellos, el que ofrece más seguridad para nosotros, es el integral porque es el que mejor se fija y cumple con los requisitos de seguridad. Los abiertos son sólo para casos muy puntuales.

Los mitos sobre el casco

Hay muchas personas que creen en los mitos o falsas creencias atribuidas al casco, todas infundadas, pero asumidas como válidas por muchos usuarios. Estas creencias falsas pueden hacer jugarretas y ocasionar accidentes o lesiones graves.

La importancia de percibir el riesgo en la conducción

En este apartado deben tenerse en cuenta los elementos siguientes, muy importantes a la hora de conducir una motocicleta o ciclomotor.

El riesgo

Parece lógico pensar que una persona que no es consciente de los riesgos que supone realizar una actividad, difícilmente podrá enfrentarse con seguridad a los mismos. O dicho de otra manera, que estará más expuesta a sufrir un accidente o a complicar más su situación. Una dificultad sería para percibir que el ciclomotor o motocicleta puede implicarnos peligros es la edad, porque cuando uno es joven piensa que los accidentes le ocurren sólo a los mayores y que estas cosas feas no van con él.

La distancia de seguridad

Es la que nos permite parar el vehículo ante un imprevisto. Se divide en dos partes, el tiempo de reacción y el tiempo de frenada; por ejemplo, a 100 km/h el tiempo de reacción es de 27,77 metros, esto equivale a siete turismos. A mayor velocidad, más distancia de seguridad.

Los adelantamientos

Posiblemente sea la maniobra más peligrosa que podemos hacer con este tipo de vehículos, por lo que deben tenerse en cuenta una serie de medidas de seguridad:

- No hacerlo por la derecha, aunque haya carencia de visibilidad.
- Nunca avanzar en zona de curvas ni cambios de rasante.
- No circular por el arcén de emergencia.
- Pueden situarse en primera fila dentro de una vía urbana siempre y cuando exista espacio suficiente para pasar entre los vehículos en línea recta. Hay ciudades que tienen espacios reservados para esto en los semáforos.

Tres señales importantes para la seguridad de todos

La DGT aconseja que siempre deben respetarse todas las señales, pero especialmente: el paso de peatones, y nunca debe saltarse un semáforo en ámbar o en rojo o circular a mayor velocidad de la permitida.



(Fuente DGT)

Las normas y las consecuencias de no respetarlas

En este apartado expondremos al alumnado la importancia de respetar el Reglamento, los derechos y deberes que deben cumplir como usuarios y usuarias de la vía pública. Por una parte, debe respetarse siempre a los otros usuarios, las señales y el entorno, pero por otra, los comportamientos deben ser siempre los adecuados y así pueden evitarse las posibles sanciones.

Aunque el motociclista debe respetar todas las señales de tráfico, a continuación nos referiremos a un grupo de ellas con las que nos encontraremos con mayor frecuencia y sobre las que debemos poner más atención para cumplirlas.

Insistir al alumnado que no es adecuado que el conductor las conozca pero no las respete. Lo adecuado es que las consideren sus aliadas para una buena convivencia vial y segura.



(Fuente DGT)

Las sanciones más habituales para los infractores

Según la DGT, aunque siempre seamos respetuosos y cumplidores de las normas y las señales, es conveniente exponer al alumnado que hay buenos y malos conductores, que hay un riesgo económico y sobre todo unas consecuencias cuando se incumplen las normas establecidas. Por este motivo, en la tabla siguiente hay una referencia de las principales sanciones a las que se puede enfrentar un motorista poco responsable:

INFRACCIONES	MULTA	PUNTOS
No llevar puesto y bien sujeto el casco en la cabeza	200 euros	3 puntos
No haber pasado la ITV cuando corresponda	200 euros	
Conducir con presencia de drogas en el organismo	500 euros	6 puntos
Circular en paralelo a otro ciclomotorista	60 euros	
Llevar pasajero sin autorizar o menor de 12 años	200 euros	3 puntos
No pararse a la orden del policía	200 euros	
Circular de modo temerario y peligroso	500 euros	6 puntos
Saltarse un semáforo o stop	200 euros	4 puntos
Hacer competiciones o carreras no autorizadas	500 euros	6 puntos

(Fuente DGT)

Temporización

La sesión tendrá una duración de 60 minutos, pero puede alargarse más, debido a la temática:

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema (40 minutos)
- Ruegos y preguntas (10 minutos)
- Conclusión y clausura (5 minutos)

Actividades complementarias

Si tenemos más tiempo para desarrollar la sesión, podemos realizar diferentes actividades con la clase, como por ejemplo las dinámicas de grupo o los debates. Para llevar a cabo estas sesiones podemos hacer pequeños grupos de 6 para trabajar diferentes temas, como pueden ser: la presión del grupo de amigos a la hora de coger una moto si hemos bebido, el tema del casco y los falsos mitos, la importancia de la seguridad y las normas, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y otras sustancias, etc.

Metodología

La sesión empezaría con un breve repaso de los temas tratados el año anterior. De esta manera podemos saber el conocimiento que tienen los alumnos en lo referente al tema, sus inquietudes y la implicación autónoma que tienen en los desplazamientos diarios.

A continuación se iniciará el tema correspondiente, si es posible con apoyo gráfico para ayudarnos a captar la atención del alumnado (presentación de *PowerPoint*, vídeos adecuados a la temática tratada, Internet, etc.).

Debe incentivarse la participación activa del alumnado para que la sesión resulte atractiva y próxima, y no sólo en el turno de ruegos y preguntas. Lo que se pretende es que sea una charla abierta pero con un cierto orden. Podemos recurrir a estrategias para moderar y captar la atención, como por ejemplo, anécdotas viales, etc.

Material didáctico

- Guía Didáctica de Educación Vial para las Policías Locales de las Illes Balears.
- Ordenador.
- Conexión a Internet.
- Pizarra digital o similar.
- Apoyo gráfico confeccionado previamente.

Material complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se pueden encontrar en los siguientes enlaces:

Guía didáctica de educación vial para educación secundaria DGT:
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

Estadísticas de accidentes de tráfico del la DGT:
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

www.fundaciónmapfre.org

Evaluación

La evaluación puede realizarse de dos maneras; para que nos valoren a nosotros pasaremos una ficha de valoración al personal docente que haya estado con nosotros durante la sesión; por lo tanto es necesario que éste se quede dentro de la clase para valorar nuestro trabajo y para que tenga continuidad.

En cuanto a los alumnos, se puede pasar un cuestionario sobre la temática tratada para saber si han alcanzado los conocimientos. Esto puede hacerse el mismo día de la sesión y se puede pasar a buscarlo otro día.



UNIDAD DIDÁCTICA 4.2, SEGUNDA SESIÓN: LA CONDUCCIÓN SEGURA, LAS DISTRACCIONES, EL CONSUMO DE SUSTANCIAS Y SUS CONSECUENCIAS EN LA CONDUCCIÓN

Destinatarios: Alumnado de cuarto de educación secundaria obligatoria

Objetivos generales

- Conseguir una conducción segura.
- Explicar la relación entre distracciones y accidentes.
- Alcohol y drogas y sus consecuencias en los accidentes de tráfico.

Objetivos específicos

- Definir la distracción.
- Relacionar la distracción como causa de accidentes.
- Reflexionar sobre datos estadísticos de accidentes causados por distracciones.
- Conocer los efectos del alcohol en el cerebro.
- Cómo afecta el consumo de alcohol y drogas a las personas.
- Desmitificar algunas teorías sobre el consumo de alcohol y drogas en la conducción.
- Repasar la normativa sobre consumo de alcohol y drogas con referencia a la conducción.
- Valorar si existen alternativas al consumo de alcohol y drogas.

Contenidos

Distracciones y sus consecuencias en la conducción

Nuestro diccionario define el término distracción como la acción y efecto de distraer. Se refiere a entretener, divertir o apartar la atención de alguien de lo que estaba haciendo. Una de las manifestaciones mayores de las dis-

tracciones es la ausencia de la atención y de la concentración para poder realizar una actividad o acto con garantías de éxito y ausencia de fracaso o peligro, es decir, la desconexión que hacemos entre nuestra realidad y la realidad del entorno en el que nos movemos.

Tenemos pérdidas de atención, en mayor o menor grado en los siguientes casos:

- Hablar por el teléfono, subir o bajar el volumen.
- Comer o beber, sobre todo cuando actuamos como conductores.
- Buscar cualquier tipo de objeto que se necesite.
- Cantar o hablar alto con otros pasajeros, porque despistamos al conductor.
- Mirarse en el espejo retrovisor.
- Llevar los auriculares puestos, los cuales nos restan información auditiva del entorno.
- Grabar vídeos, hacerse fotos o autofotos (selfies).
- Dejarnos llevar por la inercia de los otros, si la acción es o no correcta.
- Desviar nuestra atención hacia otros temas, problemas o situaciones.

Según las estadísticas, los datos relativos a la distracción:

- Aparece como un factor concurrente en un 39 % de los accidentes con víctimas.
- Son más frecuentes y peligrosas en las carreteras que en las ciudades, siendo esta proporción del 45 % en las vías interurbanas y del 34 % en las urbanas.
- Siempre en estado máximo de alerta: uno de los motivos más frecuentes que producen las distracciones es la mala utilización del teléfono móvil. En consecuencia, nuestra postura será: “Evitar el uso del móvil y prestar mucha atención mientras andamos o conducimos y atender el móvil en otro momento”.

Las distracciones como el origen de un accidente

En primer lugar, insistiremos al alumnado una vez más sobre la importancia y la claridad de percibir los peligros, y las consecuencias que se derivan de

la falta de atención, a la hora de caminar o de conducir un vehículo.

Hay factores que, de forma aislada o concurrente favorecen el déficit de atención:

- Las distracciones, hasta el punto de poder olvidar que se va conduciendo, atravesando una calle o paseando.
- No percibir los posibles riesgos que puede sufrirse como peatón, ciclista o ciclomotorista.
- Usar el móvil para llamar, responder, enviar mensajes de whatsapp, etc.
- Haber consumido alcohol u otras drogas.
- Ir leyendo o consultando un mapa conduciendo o caminando.
- Ir fumando yendo en bicicleta o ciclomotor.
- Perder de vista la calle por donde se circula y desviar la vista hacia otros espacios.

Peligro al utilizar un móvil si conduces una bicicleta o un ciclomotor

Conviene explicar al alumnado que deben ser conscientes de los peligros a los cuales se enfrentan a la hora de conducir una bicicleta, un ciclomotor o motocicleta, peligros que se incrementan si lo compartimos con el uso del teléfono, aunque haya algún compañero o amigo que presuma de que se puedan hacer fácilmente las dos cosas a la vez. Insistir al alumnado que la velocidad y el manejo de la bici o del ciclomotor es más complicado y arriesgado que circular como un simple peatón.

Problemas que la juventud puede encontrarse si utilizan el móvil conduciendo

A continuación se dan una serie de consejos de forma directa al alumnado sobre la utilización del móvil:

- “Acumularás la falta de atención y concentración”.
- “Perderás la noción del espacio y del tiempo en el cual estás situado”.
- “Serás incapaz de mantener tu control, la velocidad y el uso apropiado de los mecanismos del vehículo”.

- “No verás adecuadamente las señales y será más fácil cometer las infracciones”.
- “Tendrás más problemas para realizar las maniobras al tener una mano ocupada”.
- “Podrás tener desviaciones en la trayectoria o invadir otros carriles de la vía”.

Prevenir es invertir. El mensaje principal para el alumnado es: alejarse de las distracciones cuando caminan o conducen.

Estos son los cuatro momentos de mayor riesgo a la hora de utilizar el móvil cuando se conduce:

- “Al recibir la llamada: la sorpresa, buscar el teléfono, conectarlo, etc.”.
- “Si llamas o escribes: la atención selectiva va al teléfono y se olvida el resto”.
- “Durante la conversación: ésta será el centro de atención, te olvidarás de las señales y de todo lo que te rodea, tardarás en controlar y reaccionar ante algún imprevisto”.
- “Al finalizar la llamada para colgar y guardar el teléfono, estarás realizando tres acciones muy difíciles de compaginar con la tarea de conducir”.

Alcohol y drogas, su efecto en una conducción segura

Según la última encuesta estatal (2014), sobre el uso de drogas en estudiantes de enseñanzas secundarias, el alcohol es la sustancia cuyo uso está más extendido entre los jóvenes españoles de 14 a 18 años. El 78,9% había consumido alcohol alguna vez, el 76,8% en el último año y el 68,2% en el último mes. El alcohol es la sustancia psicoactiva percibida por los adolescentes como menos peligrosa de lo que es en realidad. Tan sólo la mitad de los jóvenes de 14 a 18 piensa que tomarse 5 o 6 copas/cañas en un fin de semana puede ocasionar bastantes o muchos problemas para la persona que consume.

Los efectos del alcohol en el cerebro

El consumo de alcohol y otras drogas puede implicar muchos efectos muy negativos para nuestro organismo y para la movilidad segura como peatón, viajero o conductor.

El conocimiento de los posibles riesgos o consecuencias ayudará a tomar decisiones personales y responsables.

http://www.valueoptions.com/spotlight_YIW/pdfs/spanish_articles/alcohol_damaging_effect_on_the_brain.pdf

La normativa sobre el alcohol y otras drogas en los usuarios de las vías

Ya hemos visto las consecuencias negativas que pueden tener el consumo de alcohol y otras drogas, tanto en el organismo como en la movilidad segura. Ahora, también resaltamos la conveniencia de conocer bien la Ley de tráfico sobre este consumo y llegar a la conclusión general que consumir y conducir no son compatibles con la seguridad.

ALCOHOL				
TIPO DE CONDUCTOR / TASAS	LÍMITE EN SANGRE	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
General	0.5 gr./l	0.25 mg/l	Entre 0.25 y 0.50 mg/l	500 € 4 puntos
			Entre 0.51 y 0.60 mg/l	1.000 € 6 puntos
Profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad	0.3 gr./l	0.15 mg/l	Entre 0.15 y 0.30 mg/l	500 € 4 puntos
			Más de 0.30 mg/l	1.000 € 6 puntos
DROGAS				
PROHIBIDO				1.000 € 6 puntos

(Fuente DGT)

Simplemente, es bueno recordar que el Reglamento general de conductores, establece que está prohibido circular bajo los efectos de drogas o de alcohol (según tasas de la normativa vigente), puesto que estas sustancias afectan directamente al comportamiento de los individuos. También, por ley, todo conductor o peatón está obligado a someterse a las pruebas de alcoholemia, si la autoridad competente lo requiere. Negarse a la prueba implica un incremento de las consecuencias. Está previsto que la sanción por superar la tasa de consumo de alcohol y drogas pase de los 500 euros a los 1000 y que esta medida también pueda ser aplicable a los peatones y ciclistas.

Más información:

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf

Efectos de las drogas sobre las personas

- Entre 10 y 30 mg/dl no producen apenas alteración funcional perceptible, excepto si se recurre a procesos y tareas más sofisticadas (ej. tareas de atención).
- Entre 30 y 60 mg/dl de etanol en sangre producen una sensación de euforia así como un incremento de la interacción social.
- Entre 60 y 100 mg/dl la euforia llega a producir desinhibición, una seria alteración del autocontrol y distorsiona su capacidad de juicio.
- Entre 100 y 150 mg/dl, concentraciones que pueden conseguirse todavía en episodios de consumo de alcohol socialmente considerados aceptables, se produce una importante alteración de la coordinación de movimientos y la articulación del habla se ve parcialmente comprometida.
- Entre 150 y 200 mg/dl de etanol en sangre producen confusión mental significativa que se traduce incluso en dificultades relativas para mantener el equilibrio postural.
- La dosis letal es 5 g/l (el que supone una ingesta aproximada de alcohol de 3 g/kg de peso)

TASA DE ALCOHOLEMIA DE BEBIDAS MÁS HABITUALES				
TIPO DE BEBIDA	CANTIDAD	HOMBRE 70-80 Kg.	MUJER 50-70 Kg.	
 CERVEZA 330ml 5°	1 tercio	0,21-0,28	0,34-0,48	
	2 tercios	0,43-0,55	0,68-0,95	
	3 tercios	0,64-0,83	1,02-1,43	
 VINO/CAVA 100ml 12°	1 vaso	0,16-0,20	0,25-0,35	
	2 vasos	0,31-0,40	0,50-0,69	
	3 vasos	0,47-0,60	0,74-1,04	
 VERMÚ 70ml 17°	1 vaso	0,15-0,20	0,25-0,34	
	2 vasos	0,31-0,40	0,49-0,69	
	3 vasos	0,46-0,60	0,74-1,03	
 LICOR 45ml 23°	1 vaso	0,13-0,17	0,21-0,30	
	2 vasos	0,27-0,35	0,43-0,60	
	3 vasos	0,40-0,52	0,64-0,90	
 BRANDY 45ml 38°	1 vaso	0,22-0,29	0,35-0,49	
	2 vasos	0,44-0,57	0,71-0,99	
	3 vasos	0,67-0,86	1,06-1,48	
 COMBINADO 50ml 38°	1 vaso	0,25-0,32	0,39-0,55	
	2 vasos	0,49-0,63	0,78-1,10	
	3 vasos	0,74-0,95	1,18-1,65	

(Fuente DGT)

Cuáles son los delitos contra la seguridad vial y cómo se castigan

(379.1 CP) Velocidad

Exceso de **velocidad** (superar velocidad permitida 60 km/h en vía urbana y 80 km/h en interurbana).



(380 CP) Conducción temeraria

Conducir con temeridad manifiesta (por encima de las velocidades y tasas de alcohol consideradas delito).



(383 CP) Negarse a las pruebas

Negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas.



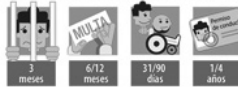
(384 CP) Sin permiso

Conducir **sin carné** (pérdida de vigencia/puntos, privación del derecho o no haber obtenido nunca el permiso).



(379.2 CP) Alcohol y drogas

Conducción bajo la **influencia del alcohol** (tasa alcohol en aire respirado superior a 0,60 mg/L), **drogas** o sustancias psicotrópicas.



381 CP Conducción temeraria:

A. Con desprecio manifiesto por la vida de los demás.
B. Sin haber puesto en peligro la vida de terceros.



*Y requisita de vehículo

(385 CP) Crear riesgo

Creación de **grave riesgo** para la circulación.



(Fuente DGT)

Actividad y temporización

La sesión se puede realizar dentro de la aula y tendrá una duración de 50 minutos.

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del programa (30 minutos)
- Ruegos y preguntas (10 minutos)
- Conclusión (5 minutos)

Metodología

La sesión empezaría con un breve repaso de los temas tratados el año anterior y así podemos saber el conocimiento que tienen los alumnos con referencia al tema, sus inquietudes y la implicación autónoma que tienen en los desplazamientos diarios.

A continuación se iniciará el tema correspondiente, si es posible con apoyo gráfico para ayudarnos a captar la atención del alumnado (*PowerPoint*, vídeos adecuados a la temática tratada, Internet, etc.).

Se procurará que los alumnos participen durante la sesión, no sólo en el turno de ruegos y preguntas; lo que se pretende es que sea una charla abierta pero con cierto orden. Podemos recurrir a estrategias para moderar y captar la atención, por ejemplo, anécdotas viales.

Material didáctico

- Guía Didáctica de Educación Vial para las Policías Locales de las Islas Baleares.
- Ordenador.
- Conexión a Internet.
- Pizarra digital o similar.
- Apoyo gráfico confeccionado previamente.

Material complementario

Entre el material complementario, hay que mencionar los contenidos que se pueden encontrar en los siguientes enlaces:

Guía didáctica de educación vial para educación secundaria DGT
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

Estadísticas de accidentes de tráfico de la DGT
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

www.fundaciónmapfre.org

www.racc

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del código penal

Evaluación

La evaluación puede hacerse de dos maneras; para que nos valoren a nosotros pasaremos una ficha de valoración al docente que haya estado con nosotros durante la sesión. Es necesario que éste se quede dentro de la clase para valorar nuestro trabajo y para que tenga continuidad.

En cuanto a los alumnos, puede pasarse un cuestionario sobre la temática tratada para saber si han asimilado los conocimientos; esto puede hacerse y pasar a buscarlo otro día.



UNIDAD DIDÁCTICA

LAS CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO. EL PROTOCOLO PAS

Destinatarios: Alumnado de 1º, 2º, 3º y 4º de educación secundaria obligatoria.

Objetivos generales

- Sensibilizar a los alumnos sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico.
- Conocer las normas básicas de actuación en caso de un accidente de tráfico. Los principios de actuación del PAS. Proteger, avisar y socorrer.
- Adoptar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circulación.
- Fomentar conductas responsables y de autoprotección.

Objetivos específicos

- Conocer las consecuencias de los accidentes de tráfico: las personales, las materiales, las legales, etc.
- Explicar el protocolo de actuación en un accidente de tráfico y los principios de actuación. *PAS*.

Contenidos

Primera parte

El principal objetivo de la charla es concienciar sobre las conductas responsables y de autoprotección a la hora de conducir cualquier vehículo y las posibles consecuencias que pueden tener los comportamientos de las personas inconscientes tanto a nivel personal como para el resto de la sociedad.

Coste humano

Las principales consecuencias pueden ser: lesiones, fracturas y sus posibles consecuencias, que pueden ser temporales o permanentes; además, las lesiones pueden ser emotivas y psíquicas. También hay que recordar que incluso se puede producir la muerte.

Coste económico

1. Los costes de los servicios de emergencias, policía, ambulancias, bomberos, asistencia en carretera, etc.

2. Los costes sanitarios, con mención especial a los costes asociados al tratamiento de las personas con secuelas y los colectivos de los grandes discapacitados.

3. Los costes atribuibles a la pérdida de la capacidad productiva, ya sea por motivo de una muerte o por una lesión que deriva hacia una incapacidad.

4. Los costes materiales derivados de la reparación de la propiedad dañada (vehículos u otro tipo de propiedad).

También debemos incluir las posibles responsabilidades judiciales y/o administrativas.

Segunda parte

Durante la segunda parte de la sesión el o la policía local puede explicar de forma muy sencilla los principios de actuación ante un accidente de tráfico, el *protocolo PAS: P (proteger), A (avisar), S (socorrer)*. Es muy recomendable poder contar con algún profesional sanitario del municipio o que forme parte de la comisión de salud del centro educativo. Hay que explicar nuestro deber y la obligación de auxiliar a los heridos y ayudarlos, según nuestras capacidades y conocimientos, teniendo en cuenta la edad del alumnado.

Forma de actuar en caso de accidente

Debe recordarse al alumnado los pasos del *PAS*, que son: primero, (*P*) pro-

teger la zona del accidente para hacerla segura; segundo, (A) avisar al 112 ; y tercero, (S) socorrer o ayudar a los heridos.

Lo más importante de todo es informar el alumnado que deben tener la formación sanitaria para actuar, pero en caso de no tenerla, pueden colaborar de forma sencilla, hasta que lleguen los servicios de emergencias.

Conviene comunicar al alumnado que con esta actividad pueden salvarse vidas. Hay que explicar los principios de actuación y el hecho de que, en caso de intervenir, debe actuarse con celeridad, seguridad y certeza. Hay que insistir que con los principios de actuación del *PAS* se pueden salvar muchas vidas, incluida la nuestra.

Si llegamos a la zona del siniestro y ya hay personas actuando, nuestra presencia ya no es necesaria, y lo único que podemos hacer es mirar. En este caso, la mejor opción es abandonar la zona, puesto que esta actitud puede generar más problemas de atención o provocar un accidente de mayor consideración.

Si llegamos a un accidente de tráfico, aunque los nervios nos paralicen, debemos actuar de forma rápida, poniendo en práctica los pasos del *PAS*. Esta intervención es muy importante, porque en los primeros minutos después de haberse producido un accidente el tiempo es fundamental para evitar la pérdida de vidas o una agravamiento de los heridos.

El protocolo del *PAS*

Debe explicarse al alumnado que para seguir el protocolo *PAS*, deben respetarse estrictamente las tres fases que nos marca la orden de actuación, que son las siguientes:

P: proteger el entorno al accidente para que no haya más.

Las actuaciones que pueden llevarse a cabo son las siguientes:

- Ponte el chaleco reflectante y sitúate en un lugar que no haya peligro.
- Coloca los triángulos de peligro a 50-100 metros.
- Avisa al resto de conductores que pasen por delante y por detrás

del lugar del accidente. La persona que se encargue de esto, debe señalarlo haciendo oscilar el brazo de arriba abajo, lo cual indica que deben moderar la velocidad. Siempre debes estar en un lugar visible y seguro.

- Si es por la noche, debes utilizar los reflectantes, la linterna o el móvil.
- Si hay algún vehículo que esté funcionando debes quitar el contacto y poner el freno de mano.
- Conviene observar que no haya humo o riesgo de explosión de un vehículo.

A: avisar al 112. Es un número de llamada preferente.

- Llamar al 112 es gratuito desde cualquier teléfono. Si no hay cobertura, debe llamarse desde un teléfono fijo.
- Nunca debe colgarse la llamada hasta que no lo indique la recepción del 112.
- Cuando se llame para avisar de un accidente, debe decirse exactamente lo siguiente:
 - La ciudad más próxima que se ha pasado, o el lugar al que se ha llegado.
 - El número de heridos y la gravedad de los mismos, si puede describirse.
 - Si hay niños.
 - Si hay riesgo de incendio.
- No debe olvidarse que los teléfonos móviles permiten hacer llamadas de emergencias sin introducir el PIN e incluso sin cobertura. Además, los coches modernos también incluyen el sistema de llamada de emergencia (*eCall*).

S: socorrer, sólo si sabes actuar adecuadamente.

- Lo primero, no causar más daño.
- Nunca retirar los cascos de protección a un motorista o ciclomotorista, si no se conoce la técnica adecuada para hacerlo bien.
- No intervenir, si no se sabe hacerlo. No basta la buena voluntad.
- Como norma general, no debe darse nunca beber a los heridos, pero podemos cubrirlos con una manta.
- No se puede dar ningún tipo de medicamento.

- Debe evitarse que los heridos anden, es mejor que se mantengan en posición estable.

Es muy importante recordar al alumnado el deber de socorro, porque además de ser un acto humanitario auxiliar a quien ha tenido un accidente de tráfico, la ley obliga a prestar auxilio a quien lo pida o a quien, sin pedirlo, se encuentre en situación de desamparo. Se conoce como delito de omisión del deber de socorro, y está incluido dentro del código penal.

Temporización

La sesión tendrá una duración máxima de unos 45 o 50 minutos. Pero se puede alargar más, vista la temática. Puede dividirse de la siguiente manera:

- Presentación de la sesión (5 minutos)
- Exposición del tema (30 minutos)
- Actividad (15 minutos).

Actividades complementarias

Puede realizarse un simulacro de accidente con personal sanitario y, si se dispone de alguno, puede utilizarse un maniquí profesional de formación de RCP, para complementar con unas instrucciones básicas y resolver las posibles dudas.

Para realizar la actividad puede dividirse la clase en grupos de 6 personas. Deben planificarse las diferentes situaciones que se pueden encontrar en un accidente de tráfico y llevar a cabo una simulación. Posteriormente un representante de cada grupo puede encargarse de presentar la actuación planteada.

Posibles situaciones de tráfico:

- Peatón que atraviesa un paso de peatones y tiene un accidente con una bicicleta que circula por la vía.
- Accidente de un coche en una vía interurbana y tú eres el primero que te encuentras con él cuando circulas con tu bicicleta. Puede valorarse que sea por la mañana, o al atardecer, etc.

Metodología

Es recomendable, antes de la sesión, solicitar información al personal docente sobre las características del alumnado, por si hay algún alumno o alumna con necesidades especiales o que puedan mostrarse sensibles a determinados temas, por ejemplo los accidentes de tráfico.

Para realizar esta sesión se recomienda contar con la ayuda de profesionales de la sanidad, o del centro de salud del municipio.

La sesión puede empezar con una pequeña introducción, en la que se explican los objetivos, para concienciar los jóvenes de las posibles consecuencias de los accidentes de tráfico y la importancia de respetar las normas.

Durante la exposición pueden sondearse las inquietudes del alumnado para dar mayor énfasis al tema que más interese y así dinamizar la sesión. El objetivo es buscar la participación activa de todo el mundo.

Para reforzar la charla y facilitar la exposición puede utilizarse una presentación tipo *PowerPoint*, puesto que nos aportará orden e información visual, y puede ayudar a fomentar la participación de la clase.

Puede utilizarse diferente material audiovisual para captar la atención del alumnado y producir diferentes reflexiones y opiniones sobre los puntos que consideramos más relevantes.

Material didáctico

En el centro educativo necesitaremos de los siguientes recursos materiales:

- Pizarra digital o proyector
- Ordenador
- Altavoces.

Material complementario

Entre el material complementario, cabe mencionar los contenidos que se encuentran en los siguientes enlaces:

Guía didáctica de educación vial para educación secundaria
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/adolescentes/la-educacion-vial-en-la-eso.shtml>

Estadísticas de accidentes de tráfico
<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/>

Balance de siniestralidad
<http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2018/0205balance-accidentes-2017.shtml#XApZaTF7m70>

<http://revista.dgt.es/es/categorias/accidentalidad-balances.shtml>

Organización Mundial de la Salud
<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

IMF Business School, “Las consecuencias de los accidentes”
<https://blogs.imf-formacion.com/blog/prevencion-riesgos-laborales/actualidad-laboral/consecuencias-de-los-accidentes-laborales/>

Race. Seguridad Vial
<https://www.race.es/seguridadvial>

Protocolo PAS
<https://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-caso-de-emergencia/primeros-auxilios>

Fundación Mapfre
https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/

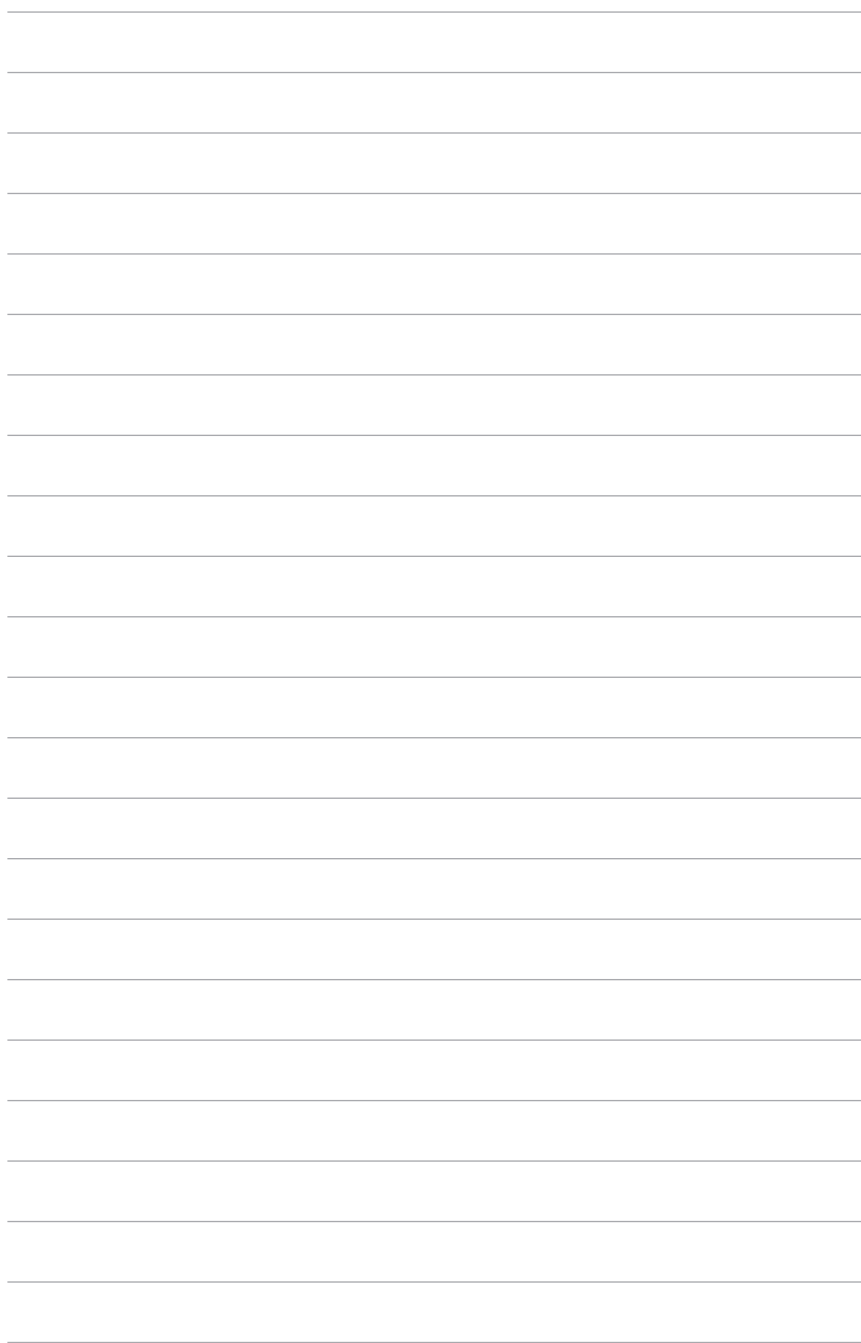
Evaluación

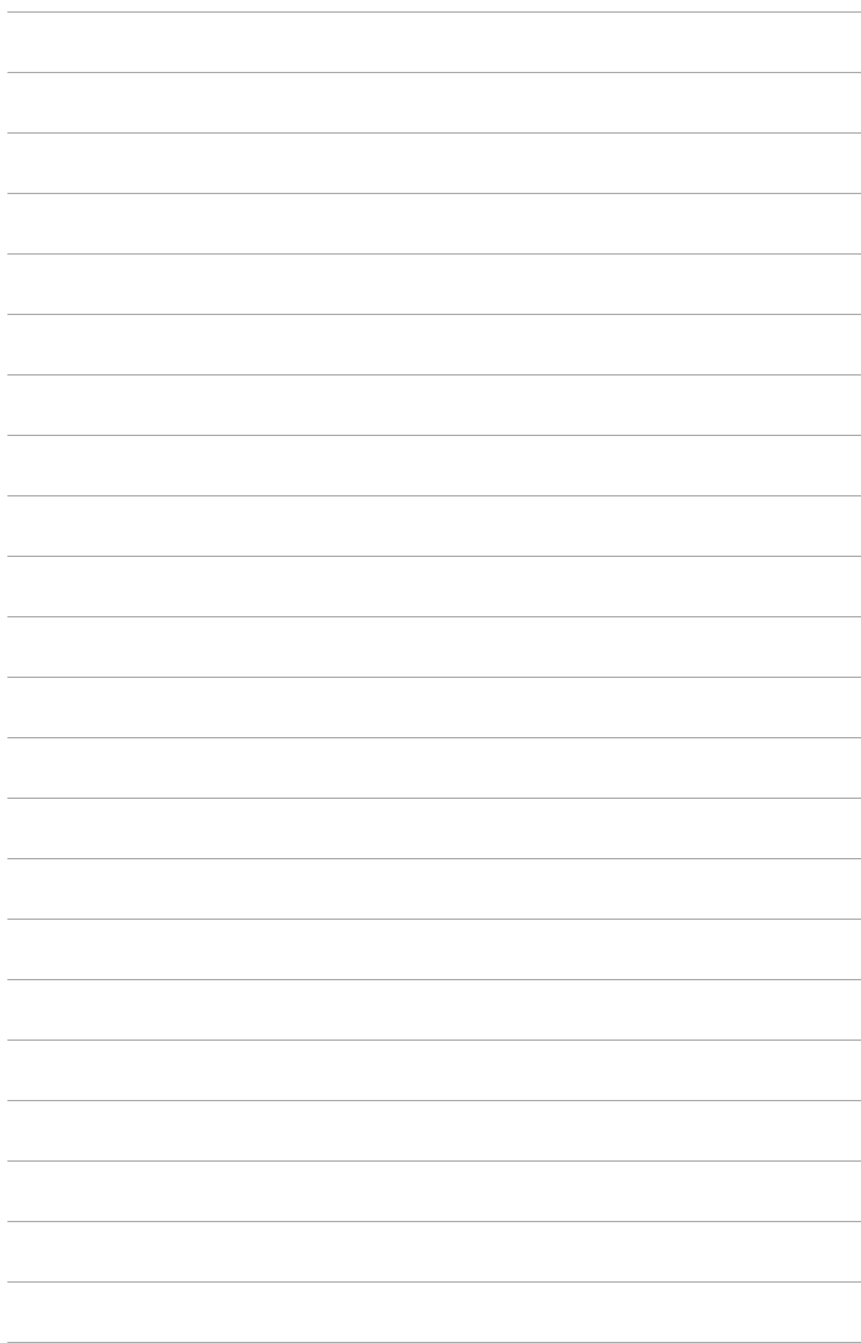
La evaluación de la sesión puede realizarse en el transcurso de la misma, observando qué contenidos controla el alumnado al principio y cuáles son sus aportaciones, inquietudes y valoraciones. De esta forma podemos ir ajustando nuestro mensaje a sus necesidades y conocimientos.

La ficha de preguntas es una buena herramienta para valorar los conoci-

mientos del alumnado sobre los temas tratados en la charla, así podremos valorar qué aspectos necesitamos reforzar y adecuar en nuestros talleres.

Es importante que el personal docente esté presente durante la sesión para después poder valorar nuestra intervención. También se podría hacer una retroacción (*feedback*) con el alumnado 5 minutos antes de finalizar para que valoren el taller.







Illes Balears