



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Máster

La Semana de la Seguridad Vial y el
Técnico Superior en Formación para la Movilidad
Segura y Sostenible

Road Safety Week and the
Higher Technician in Training for Safe and
Sustainable Mobility

Autor/es

José Javier De Alava García

Director/es

Fernando Romanos Hernando

FACULTAD DE EDUCACIÓN

2022

Resumen

El presente trabajo de Fin de Master (TFM) denominado "La Semana de la Seguridad Vial y el Técnico Superior en Formación para la Movilidad Sostenible y Segura" es una propuesta de intervención enmarcada en los módulos profesionales de Seguridad Vial y Educación Vial que se imparten el primer año de formación del Técnico Superior en Movilidad Segura y Sostenible. Se pretende conseguir dos objetivos generales: primero poner en práctica los conocimientos adquiridos durante el Master de profesorado en un entorno real y segundo transmitir a los formadores en seguridad vial, durante sus estudios de FP, los conocimientos y experiencias necesarias para su desarrollo profesional. Se elabora una propuesta docente que consiste en diseñar y programar una semana dedicada a la seguridad vial con actividades extraescolares. Los alumnos de FP deberán participar en el desarrollo de estas actividades en su centro educativo con la supervisión de los profesores especialistas en la materia.

Palabras clave: formación profesional, educación vial, seguridad vial, movilidad segura y sostenible.

Abstrac

This Master's Thesis entitled "Road Safety Week and the Higher Technician in Training for Sustainable and Safe Mobility" is an intervention proposal framed within the professional modules of Road Safety and Road Safety Education that are taught in the first year of training for the Higher Technician in Safe and Sustainable Mobility. It aims to achieve two general objectives: firstly, to put into practice the knowledge acquired during the Master's degree in teaching in a real environment and secondly, to transmit to the road safety trainers, during their vocational training studies, the knowledge and experience necessary for their professional development. A teaching proposal is developed which consists of designing and programming a week dedicated to road safety with extracurricular activities. VET students must participate in the development of these activities in their educational centre under the supervision of specialist teachers in the subject.

Keywords: vocational training, road safety, road education, road safety, safe and sustainable mobility.

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
MARCO TEÓRICO	7
Organismos Internacionales Principales Comprometidos con la Seguridad y la Educación Vial	7
La Seguridad y la Educación Vial en la Agenda para el Desarrollo Sostenible.....	8
El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.	10
Políticas en Materia de Movilidad y Seguridad Vial de la Unión Europea(UE).....	11
La seguridad vial en España. Planes estratégicos	12
Los Planes de Movilidad y Educación Vial en España	12
Plan Integral de Seguridad Vial del Gobierno de Aragón.	13
La Educación Vial	14
Principales Objetivos de la Educación Vial.....	15
La Educación Vial y su Tratamiento Legal Educativo hasta la Actualidad	16
La Formación Profesional y el Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible.	18
Las Actividades Extraescolares	21
JUSTIFICACIÓN	22
OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN	27
CONTENIDO Y ACTIVIDADES	28
TEMPORALIZACIÓN	38
METODOLOGÍA	40
EVALUACIÓN	41
CONCLUSIONES.....	42
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	44
Bibliografía	44
Normativa	47
ANEXOS.....	49
Anexo I: Cuestionario de Evaluación de la Actividad por parte del Docente	49
Anexo II. Cuestionario evaluación de las actividades extraescolares por el alumno. 51	51

Ilustraciones

Ilustración 1. Decada de acción para la Seguridad Vial 2021-2030	10
Ilustración 2. Objetivos de la Educación Vial.(Fundación Mapfre).....	15
Ilustración 3. Evolución de la Educación Vial (Fuente: Elaboración propia).....	17
Ilustración 4. Muertos 10 últimos años accidentes de tráfico	22
Ilustración 5. Muertos en vías urbanas.....	23
Ilustración 7. Ciclo de mejora continua.....	38

Tablas

Tabla 1. Fallecidos 24 horas. Periodo 1 de enero al 25 de octubre de 2019, 2021, 202.....	23
Tabla 2. <i>Programación Semana de la Seguridad Vial</i>	28
Tabla 3. Temporalizacion de la Semana de la Seguridad Vial	39

INTRODUCCIÓN

La educación es una poderosa herramienta de cambio que permite al ser humano progresar y desarrollarse en toda su plenitud. Las personas nos relacionamos con el entorno en que vivimos aportando nuestras experiencias buscando el crecimiento personal y profesional. Decimos que la educación nos hará libres porque es un derecho humano inalienable para el desarrollo de la dignidad. El acceso a la educación es un derecho fundamental que garantiza la igualdad entre las personas, que debe ser protegido y promocionado en todos los niveles de la vida, especialmente durante la etapa de desarrollo profesional. Esto permitirá al alumno su acceso al mundo laboral de forma integradora y en igualdad de condiciones.

Si queremos definir que es educación, el diccionario de la lengua española recoge que la educación es un “*proceso de socialización y aprendizaje encaminado al desarrollo intelectual y ético de una persona*” (Espasa-Calpe, 2005). Otra autora define educación de la siguiente manera:

Proceso a través del cual, los individuos adquieren conocimientos, ya sea habilidades, creencias, valores o hábitos, de parte de otros quienes son los responsables de transmitirlos, utilizando para ello distintos métodos, como, por ejemplo, mediante discusiones, narraciones de historias, el ejemplo propiamente dicho, la investigación y la formación.” (Sánchez, 2022).

Se destaca en esta definición otro rasgo importante sobre la educación, esta no se produce únicamente a través de las palabras, también puede se puede originar mediante acciones, sentimientos y actitudes. El proceso educativo es un proceso continuo, es decir, que se extiende a lo largo de toda la vida del individuo en donde se desarrollan las facultades intelectuales, morales y físicas de la persona, permitiendo a estas la comprensión de la realidad y su transformación. La educación fomenta el crecimiento intelectual, moral y afectivo de los seres humanos.

La Formación profesional es una etapa educativa que comienza muy temprano, en el desarrollo personal del alumno pero que se alarga durante toda la vida, y más en un mundo globalizado, cambiante y competitivo que requiere en todo momento un alto nivel de exigencia. El nuevo concepto de *live-long learnig* o educación permanente está de actualidad entre los empresarios y los trabajadores, pero no es un concepto novedoso, ya a principios del siglo pasado existían tendencias en Europa y sobre todo en Norteamérica que dirigían el proceso educativo a la necesidad de adaptarse a los cambios y no quedarse anquilosados. (Gómez, 2016).

El diseño y proyecto que presento en este Trabajo Fin de Master (TFM) está relacionado con los anteriores conceptos mencionados: educación, formación profesional y formación continua o permanente junto con mi experiencia vital como formador y mi aprendizaje incesante a lo largo de la vida que ha culminado en este Master Universitario en Profesorado

de Educación. Este Master me ha permitido mejorar y adquirir nuevas competencias en habilidades de aprendizaje que me posibilitan continuar estudiando de forma autónoma y constructiva. Son unas capacidades que como formador debo ser capaz de transmitir a los futuros alumnos a mi cargo.

Mi experiencia vital se resume con la frase: “empecé la casa por el tejado”. Circunstancias personales me impidieron formarme en mi juventud y comenzar muy joven a trabajar en el sector del transporte. Con 28 años me formé para obtener una Certificación Oficial de la Dirección General de Tráfico que me autorizaba a impartir clases de formación vial, aquí tuve mis primeros contactos con la educación y la profesión de docente. Posteriormente fui capaz de obtener mi Grado Universitario en Relaciones Laborales y Recursos Humanos que combina las relaciones jurídicas con las relaciones humanas. También he realizado numerosos cursos de especialización que me han permitido obtener prismas de la educación diferentes, pero sentía que me faltaba todavía algo y me decidí por realizar este Master. Mi experiencia durante su desarrollo ha sido muy positiva: nuevos conocimientos, más profesionalización y sobre todo la apertura nuevos proyectos profesionales.

El 23 de marzo de 2021 se estableció el Real Decreto 174/2021 que regula un nuevo Título de Formación profesional: Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible (TSFMSS) perteneciente a la familia profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad. Posteriormente en nuestra Comunidad de Aragón se publicó la Orden ECD/1182/2022, de 3 de agosto que establecía el currículo del título mencionado. Se regulan formalmente estos estudios dentro del sistema educativo español y en mi persona se abrió un nuevo horizonte profesional: poder impartir un grado de Formación Profesional, no solo de mi especialidad que es la Formación y Orientación Laboral, sino también como Técnico especialista de la materia.

La elección del modelo de TFM “Profesional” y el desarrollo de actividades extraescolares es una consecuencia de lo comentado y de la experiencia adquirida durante las prácticas realizadas en la asignatura del “Prácticum” del Master en el colegio de los Salesianos Nuestra Señora del Pilar que me han permitido adquirir las competencias necesaria para desenvolverme en un centro de Formación Profesional. Durante mis prácticas tuve la oportunidad de comprobar la utilidad de este tipo de actividades para afianzar, consolidar motivar y ampliar las capacidades de los alumnos. No hay mejor motivación para un alumno que poder aplicar, lo que aprende y diseña, en una realidad concreta y directa como es este caso.

La propuesta que presento en este trabajo es la planificación de unas actividades extraescolares en los centros educativos de FP sobre la Seguridad Vial que cuenten con la participación de los futuros Técnicos en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible. De esta manera, el alumno de esta nuevo ciclo profesional, podría poner en práctica los conocimientos, habilidades y actitudes adquiridas en dos de sus Módulos curriculares: Educación Vial y Seguridad Vial.

Gracias a las competencias adquiridas en la asignatura de “Procesos y contextos educativos” impartidas en el primer semestre del Master he sido capaz de la competencia de diseñar y realizar estas actividades que contribuyan a la participación en la evaluación, la investigación y la innovación educativa, con el fin de fomentar el trabajo en equipo docente y entre equipos. El diseño y programación efectivo he podido realizarlo con los conocimientos transmitidos en la asignatura del Master de “Diseño de actividades de aprendizaje de la administración” que me ha permitido poner en práctica este proyecto desde una base firme y consolidada.

Destacar también que la educación vial formal, es muy novedosa y desconocida para muchos de los formadores al ser introducida curricularmente este curso escolar 2022-2023. Los profesores deben aprender a innovar e investigar cual es la mejor forma de aumentar los niveles de capacidades de los alumnos en esta materia. La signatura del Master de “Innovación e investigación educativa...” me permite conseguir estos objetivos aplicando los conocimientos logrados y la capacidad de resolución de dificultades en un ambiente nuevo (la seguridad Vial) y en contextos multidisciplinares (diferentes asignaturas y grados de aprendizaje) relacionados con su área de estudio.

Los conocimientos adquiridos en la asignatura del Master “Psicología del desarrollo y la educación” sobre las características del desarrollo y aprendizaje de los adolescentes y sus etapas evolutivas me han sido de gran utilidad. He aprendido que la capacidad de autocontrol, el desarrollo de la autoestima, y la automotivación junto con el trabajo colaborativo son competencias transversales que deben ser fomentadas y en mi caso las tengo muy presentes a la hora de diseñar este proyecto profesional.

Los alumnos de TSFMSS deben formarse en desarrollar diversas destrezas de comunicación afines con las formas discursivas de la actividad docente (expositivas, argumentativas y dialógicas), así como técnicas y estrategias de interacción con los estudiantes en el aula. Durante el segundo semestre del Master cursé la asignatura de “habilidades comunicativas para docentes” que me van a permitir una aplicación directa a la práctica docente durante el desarrollo de la asignatura de Seguridad Vial y la adaptación al contexto real del aula.

Finalmente hacer valer las competencias adquiridas durante la asignatura “Diseño curricular e institucional de la formación profesional” en el diseño institucional del proceso enseñanza-aprendizaje. Tengo la capacidad de transmitir a los Graduados en Movilidad Segura y Sostenible la forma de estructurar el trabajo en el aula y como relacionarlo con el sistema productivo y el aprendizaje a lo largo de la vida.

MARCO TEÓRICO

Organismos Internacionales Principales Comprometidos con la Seguridad y la Educación Vial

Organización Mundial de la Salud (OMS), en su página web, tiene un apartado especial que analiza las lesiones de tránsito y desgana cuales son los factores de riesgo que provocan los accidentes y el abordaje de los mismos buscando soluciones globales con el fin de mejorar la salud mundial.(Road safety, 2019). Refiere que “Los accidentes de tráfico provocan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas en todo el mundo cada año y dejan entre 20 y 50 millones de personas con lesiones no mortales”, al tiempo que indica que “Más de la mitad de todas las muertes y lesiones causadas por el tránsito involucran a usuarios vulnerables de la vía, como peatones, ciclistas y motociclistas y sus pasajeros”. Del mismo modo describe que grupos de edad y sexo son más vulnerables o que muestran una mayor probabilidad de verse involucrados en accidentes de tráfico, siendo la principal causa de muerte los niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años, siendo los hombres más jóvenes menores de 25 años víctimas del 73% de todas las muertes por accidentes de tráfico.

La OMS, a través de estos estudios y datos estadísticos pone el foco en la importancia de la Educación Vial y la concienciación para evitar distracciones, la conducción a velocidades inadecuadas, o el no uso de elementos de seguridad como el casco, los sistemas de retención infantil o el cinturón de seguridad entre otros. Es el organismo líder para la seguridad Vial en las Naciones Unidas, trabajando con todos los sectores de los estados miembros y socios, para la implementación y planificación de la seguridad vial en los diferentes países. En este sentido “La OMS preside la Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y trabaja para lograr los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial en el marco del Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030”

En dicho plan se indica que:

Después de no haber cumplido el compromiso adquirido de reducir en un 50% las cifras de siniestralidad vial en el anterior Decenio de Acción de Seguridad Vial 2010-2020, nos encontramos ante una nueva oportunidad y un nuevo marco de intervención marcado por la OMS; el nuevo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 donde, junto a la Declaración de Estocolmo y la Agenda de Objetivos de Desarrollo Sostenible, tenemos el reto de Reducir a la mitad el número de personas que fallecen o resultan heridas graves por un siniestro vial.

La seguridad vial es un tema de una importancia esencial para el departamento de seguridad y vigilancia de las Naciones Unidas (UNDSS). Al igual que otros organismos globales muestra preocupación e interés en buscar soluciones por los accidentes de tránsito y sus efectos en las vidas humanas, materiales y el medio ambiente. Por esta razón muestra una total identificación y compromiso con el ODS 3.6, cuyo objetivo y Estrategia es reducir el

número de accidentes de tráfico en un 50 % para 2030. En 2019 por primera vez se hizo referencia en la Organización de las Naciones Unidas (ONU) de un enfoque multisectorial y holístico para la gestión de la seguridad vial (United Nations, s. f.). La Estrategia buscaba estudiar la interacción entre la velocidad, los vehículos, el comportamiento de los usuarios de la vía y la infraestructura vial. Se hacía especial referencia a: los cinco pilares de la Estrategia (gestión de la seguridad vial, vehículos más seguros, usuarios de la vía más seguros, respuesta posterior a un choque y entornos de conducción más seguros, que habían demostrado proporcionar una visión integral de la seguridad vial proporcionando un marco conceptual para la Seguridad en el futuro. Se exponía una total identificación y compromiso con el ODS 3.6, cuyo objetivo y estrategia es reducir el número de accidentes de tráfico en un 50 % para 2030.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) indica que gran parte de los accidentes que se producen en la movilidad pueden ser prevenidos en base a evidencias que se dan en algunas partes del mundo. Como respuesta a estos problemas a nivel mundial UNICEF trabaja con gobiernos y socios de todo el mundo para en base a las experiencias, implementar políticas de concienciación y prevención, centrando sus esfuerzos en recopilar y analizar datos y dotar a los gobiernos y comunidades de herramientas para realizarlo con éxito.

La Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (UNECE) fue pionera en las actividades de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas con el establecimiento de un Grupo de trabajo ad hoc sobre la prevención de accidentes viales en 1950. Hoy en día este Foro Mundial para la Seguridad Vial es el único organismo permanente de las Naciones Unidas que se centra en las mejoras para la Seguridad Vial y está abierto a todos los países del mundo con la función principal de salvaguardar los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas para acordar y unificar las normas de tráfico.

La Seguridad y la Educación Vial en la Agenda para el Desarrollo Sostenible.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es un Plan de acción plasmado en una hoja de ruta que persigue lograr un desarrollo sostenible para las personas, las sociedades y el Planeta. Fue firmada en 2015 por los 193 Estados miembros de la ONU e involucra a toda la comunidad internacional, incluyendo a la propia Organización de las Naciones Unidas y sus órganos, así como otras entidades públicas y privadas como empresas, universidades o Gobiernos municipales y regionales. Esta agenda 2030 es la sucesora de los Objetivos de desarrollo del Milenio(ODM) propuestos en el año 2000 y con una duración de 15 años.

En la Agenda 2030 la sostenibilidad no es solo un objetivo más, sino que se convierte en elemento y eje transversal ya que influye directamente en la vida de las personas. Se estructura en 5 ejes transversales y 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que incluyen 169 metas, a cumplir para 2030 con el propósito de poner fin a la pobreza, cuidar del planeta y mejorar la calidad de vida de las personas de todo el mundo. Si bien muchos de estos 17 ODS se encuentran relacionados con la Seguridad y la Educación Vial, tres lo hacen de forma directa:

ODS 3, Salud y Bienestar que se plantea entre otros los objetivos: 3.5 Drogas y alcohol, independientemente de los efectos nocivos sobre la salud humana, son sustancias que afectan a la movilidad y muy especialmente a la conducción de vehículos y automóviles de modo que es importante fortalecer la prevención y el tratamiento de su uso. Hay que trabajar para señalar su influencia en los accidentes y remarcar su capacidad para limitar las condiciones físicas y psíquicas de las personas cuando conducen; 3.6 Accidentes de tráfico, en la Agenda 2030, ya se señala que el objetivo para 2020, era reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo; 3.8 Gestión de riesgos sanitarios, esencial es el desarrollar la capacidad de todos los países, especialmente de los países en desarrollo, en materias de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

ODS 4, Educación de Calidad para garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos (Moran et al., 2021). La educación vial se encuentra dentro de este nuevo paradigma, ha de ser una enseñanza transversal, evolutiva, permanente a lo largo de la vida de las personas y tendente a que los usuarios estén preparados para dar respuesta a los problemas y necesidades de una movilidad cambiante. Concretamente en su objetivo 4.7 : de aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, ..., aumentar considerablemente la oferta de docentes calificados, incluso mediante la cooperación internacional para la formación de docentes en los países en desarrollo, ...

ODS 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles, lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. En este sentido Desde el año de 2007, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y se espera que en 2030 el porcentaje sea del 60%. (Moran et al., 2021). Este incremento continuo y elevado de habitantes en ciudades ha provocado una urbanización no siempre homogénea y que han dado como resultado barrios sin infraestructuras, con falta de servicios o con servicios insuficientes o sobrecargados. En este sentido se plantean diferentes metas a conseguir relacionadas con la Seguridad Vial: 11.2. El transporte público mejorando la seguridad vial, ampliando el transporte público, y prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad; 11.3 Urbanización inclusiva y sostenible, se debe de aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países; 11.6 Desechos y contaminación en ciudades, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

En septiembre de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la Resolución A/RES/74/299 "Mejorando la seguridad vial mundial" que proclama la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, continuación del anterior periodo 2011-2020, con un ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes por accidentes de tránsito. y lesiones para 2030. La OMS y las comisiones regionales de la ONU, en cooperación con otros socios en la Colaboración de Seguridad Vial de la ONU, desarrollaron un Plan Global para la Década de Acción, publicado en octubre de 2021.



Ilustración 1. Decada de acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Según el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, s. f. se focaliza la coordinación y acción internacional para lograr los ODS 3.6 y 11, con especial mención y atención a los usuarios pertenecientes a grupos vulnerables y la necesidad de proteger su seguridad. Incide en el punto de que cada vez más países pudiesen llegar a la legislación completa que atañe a los aspectos que más riesgos conllevan a la hora de generar los accidentes de tráfico (el exceso de velocidad, consumo de alcohol y conducción, la no utilización de mecanismos y dispositivos de seguridad etc.).

Se señalan puntos importantes de actuación dentro del plan con un enfoque que nos acercará al proyecto Visión Cero (Melián, s. f.) y es la certeza de que las pérdidas humanas en accidente de tráfico son prevenibles. Se insiste también en la investigación e implementación de modos de transporte más seguros, limpios y eficientes energéticamente y que sean asequibles a los usuarios. Se promociona los medios de transporte tanto colectivos como personales más sostenibles, incluyendo la movilidad a pie, que conlleva prestar especial atención a la investigación, desarrollo e implementación de las tecnologías tanto en los vehículos como en las infraestructuras. Por último, se insta a las empresas, de todo sector y tamaño, a los organismos públicos y administraciones y a la sociedad civil, a implicarse en estos objetivos ya que nos atañen a todos desde el punto de vista de las pérdidas humanas y materiales.

La nueva Década de Acción brinda la oportunidad de aprovechar los éxitos y las lecciones de años anteriores y aprovecharlos para salvar más vidas. A través de esta resolución las Naciones Unidas instan y alientan a los países a realizar determinados esfuerzos: trabajando

para garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía; considerando la seguridad vial incluyéndola como parte integral de la planificación urbanística, de los sistemas de transporte y gobernanza; instando para tener en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables; adoptando medidas para promover la concienciación, el conocimiento y la sensibilización de la población a través de la educación, formación y campañas de divulgación; fortaleciendo la capacidad institucional de las instituciones implicadas en relación de las leyes de seguridad vial y aplicación; se recalca la importancia de promover modos de transportes saludables y sostenibles desde el punto de vista medioambiental, así como seguros, de calidad, accesibles y asequibles; adoptando y aplicando políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad en bicicleta, con miras a mejorar también la seguridad vial y salud. (La resolución 74/299 de la Asamblea General “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” A/RES/74/299, 2020).

Desde el año 2007 se celebra la Semana Mundial de la Seguridad vial organizada por la ONU con el objetivo de fomentar las mejoras de convivencia entre el tráfico rodado y los peatones. En el año 2021 la ONU lanzó una campaña orientada a fomentar la limitación de la velocidad a 30 Km/h en zonas compartidas por peatones y conductores con lemas como: “Streets for Life” y #Love30. Se pretende a través de cartas abiertas, publicaciones y acciones a nivel local que las comunidades adquieran un verdadero compromiso con el objetivo propuesto, que en año 2021 fue la limitación de velocidad, para reducir los accidentes de tráfico (¡Join the UN Global Road Safety Week Campaign!, s. f.). En este mismo sentido el día 10 de junio se celebra el Día Mundial de la Seguridad Vial que viene a recordar el problema de los accidentes de tráfico y la necesidad de reducir el número de víctimas en accidentes ocurridos en las carreteras y ciudades

Políticas en Materia de Movilidad y Seguridad Vial de la Unión Europea(UE)

La Comisión Europea es el órgano ejecutivo, políticamente independiente, de la UE. Es la única instancia responsable de elaborar propuestas de nueva legislación europea y de aplicar las decisiones del Parlamento Europeo y del Consejo de la UE. Su función es la de velar por los intereses generales de la UE proponiendo y comprobando que se cumpla la legislación y aplicando las políticas y el presupuesto de la UE. (Comisión Europea, s. f.)

En el contexto, pese a las mejoras perceptibles, hay una preocupación extendida por el no cumplimiento de los objetivos en materia de muertes y heridos por accidentes de tráfico debido fundamentalmente. Por esta razón, en materia de Seguridad vial el Pleno Europeo, reunido entre el 4 y el 7 de octubre de 2021, pidió progresos hacia el objetivo de muertes cero con la mirada puesta en el año 2050. Para ello establece una serie de medidas y objetivos adaptados a las especiales características y a las necesidades y problemas de nuestro entorno. Los eurodiputados insisten en que es preciso reforzar la seguridad, limitando la velocidad y aplicando tolerancia cero con el alcohol al volante. Con este fin, la Comisión propone un marco común para la seguridad vial a lo largo del período 2021-2030, acompañado de un plan de acción que recoja, entre varias acciones la de poner el foco en la prevención de accidentes a

través de la concienciación en cuanto al uso de las medidas de seguridad y el peligro de conducir a velocidades excesivas, tras el consumo de alcohol u otras sustancias etc.

La movilidad segura y sostenible es tratado en el Comité Económico y Social Europeo (CESE), que es un órgano consultivo de la Unión Europea, en el que aparecen representados empresarios, trabajadores y actividades de diferente naturaleza como agricultores, consumidores, ONG, colegios profesionales etc. Este Comité presenta una comunicación denominada “Europa en Movimiento”, que establece una agenda de movilidad que señala la aspiración de Europa de avanzar para que en 2025 en pro de una movilidad limpia, competitiva y conectada (Press corner, s. f.) que integre todos los medios de transporte y que afecte a toda la Unión. Se pone el acento en tres aspectos determinantes de futuro: la descarbonización para una movilidad limpia, la movilidad segura, la movilidad conectada y automatizada para conseguir una movilidad inteligente.

La seguridad vial en España. Planes estratégicos

La Constitución Española (CE) de 1978 atribuye al Estado, en exclusividad, las competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor por la necesidad de establecer una legislación uniforme sobre esta materia trascendente (art.149 CE).Fruto de esta potestad en 1989 se dicta la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial que otorga al Gobierno la facultad de reglamentar la materia. En 1990 el Gobierno aprobó el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV) que fue desarrollada por primera vez en 1992 con el primer Reglamento General de Circulación (RGC) que integraba el antiguo CC y lo actualizaba. Posteriormente muchas modificaciones aconsejaron la promulgación de uno nuevo, aprobado por R.D. 1428/2003, de 21 de noviembre, que incorporaba nuevas normas en materia de ciclismo, de gestión del tráfico en relación con los medios técnicos de regulación del mismo y actualizaba el sistema de señalización; modificaba conceptos básicos de circulación, añadía nuevas definiciones y contemplaba nuevas infracciones, variando la calificación de otras. En el año 2005 se regula el permiso por puntos en España con la finalidad de reducir los accidentes de tráfico e implementar los cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multi reincidentes. Finalmente, el 31 de octubre de 2015 se publicó el nuevo texto refundido de la LSV con la última actualización del 21 de diciembre de 2021 que introduce cambios significativos en cuanto a velocidades e infracciones por distracciones entre otras.

Los Planes de Movilidad y Educación Vial en España

El modelo de movilidad tradicional de seguridad vial viene generando una serie de problemáticas sociales que podemos enmarcar en dos grandes líneas: por un lado, la siniestralidad en las vías públicas y por otro, una serie de consecuencias negativas que afectan a la sociedad en general y a los trabajadores y trabajadoras en particular: congestiones de tráfico, disminución de la calidad de vida, dificultad para la conciliación familiar, emisiones contaminantes, contaminación acústica, dependencia de los combustibles fósiles, etc. Es

necesario actuar para la transformación de este modelo, se debe dotar a la sociedad y a las empresas de los instrumentos legales, de planificación y de gestión necesarios para avanzar hacia un escenario de movilidad más eficiente, seguro y sostenible. La solución pasa por tratar la cuestión desde una perspectiva más global e integradora, algo que se traduce en los Planes de movilidad segura y sostenible, que constituyen un conjunto de medidas y acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa orientadas a la gestión racional de los desplazamientos, minimizando así la exposición a los riesgos de accidentes de tráfico y el impacto ambiental y social que estos generan tanto para las personas trabajadoras como para la sociedad en su conjunto.

En 2011 la Dirección General de Tráfico, junto con el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, elaboraron el Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa, era una guía metodológica de apoyo, dirigida fundamentalmente a los responsables de prevención de riesgos en las empresas. Dicha guía ha resultado de mucha utilidad para numerosas empresas a la hora de elaborar sus propios planes, aunque su aplicación se ha centrado fundamentalmente en aquellas de tamaño grande o mediano. Esta Guía fue actualizada en el 2020 para hacerla más útil para las PYMES, ya que constituyen gran parte del tejido empresarial de nuestro país. Los Planes de Movilidad Segura y Sostenible deben entenderse como una línea general de acción de compromiso con la seguridad vial, entendiendo ésta como una responsabilidad compartida por las Administraciones, la sociedad civil y el tejido empresarial.(DGT & INSST 2011)

Plan Integral de Seguridad Vial del Gobierno de Aragón.

El Plan Integral de Seguridad vial del Gobierno de Aragón se remonta al año 2010 cuando en el marco del primer Decenio de Acción 2011-2020 las comunidades autónomas realizaron un estudio de la situación del momento a modo de diagnóstico, para adaptarse a los planes mundiales y nacional según sus características y condiciones. Se aceptaba la necesidad de acometer un plan para reducir las muertes en accidente de tráfico que en aquel momento preveía que en 2020 supusiesen la tercera causa de fallecimiento a nivel mundial. (World Health Organization & World Health Organization, 2019).

Conscientes de los enormes costos en vidas humanas y materiales, el Gobierno de Aragón en consonancia con los países de su entorno plantea su estrategia en materia de seguridad y movilidad poniendo en marcha el Plan Integral de Seguridad Vial 2010-2020 concretado en planes de acción de dos años. Siguiendo las indicaciones que hablaban ya de colaboración entre instituciones, gobiernos y agentes sociales y económicos, este Plan nace con un consenso total de la sociedad aragonesa para preservar y mejorar la vida de las personas en Aragón. Para realizar el diagnóstico de la situación se parte de datos estadísticos que reflejaban la evolución de algunos indicadores como son los datos de mortalidad y accidentalidad donde se apreciaba que se habían reducido de una forma importante, aunque no suficiente.

Entre las líneas que dibujan los responsables del Plan y que dará lugar a las estrategias de actuación se señalan aspectos en los que poner el foco, destacando: la necesidad de mejorar algunos puntos en los que se observan carencias como en materias de educación y formación vial en diferentes ámbitos y niveles de educación, la importancia de las campañas de concienciación y educación además de señalar la sostenibilidad en la movilidad del futuro. El plan incide en tener en cuenta las características, condiciones y de ese modo necesidades de Aragón y sus personas a la hora de conseguir estos objetivos dada la baja densidad de población de la mayor parte del territorio. Para el cumplimiento de los objetivos del Plan se establecen varias áreas de acción entre las que destacamos la acción sobre la Movilidad sostenible y segura junto con la Educación, formación y sensibilización de los usuarios y usuarias.

La Educación Vial

Una definición de educación vial es la que nos da el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico: “enseñanza de los valores, habilidades y hábitos de comportamiento necesarios para conocer y respetar las normas de circulación vial, mejorar la convivencia en las vías públicas y utilizarlas con seguridad y respeto a los demás usuarios y al medioambiente”.

La motorización de los vehículos, el transporte de personas y mercancías por carretera, y el tráfico rodado, principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, conforman la realidad circulatoria contemporánea. A esto, tenemos que sumar la aparición de nuevos medios de transporte en nuestras ciudades y carreteras. Todo esto ha generado una nueva serie de preocupaciones a las que se debe dar respuesta desde los gobiernos y desde la sociedad en su conjunto. Esta respuesta se articula a través de las políticas de seguridad vial, que van encaminadas a la reducción de la siniestralidad y del número de víctimas, y a la creación de una cultura y una convivencia vial efectiva y pacífica. En este sentido, la educación vial es el proceso de adquisición de competencias por parte del ciudadano sobre la vía pública, relacionadas con las normas de tráfico, cuyo objetivo principal es garantizar la seguridad, así como la reducción de la accidentalidad y del número de víctimas en las vías de tránsito. (Educación vial. Guías Jurídicas. Wolters Kluwer, s. f.).

Así pues, el foco principal de la educación vial debe ponerse en la creación de una cultura vial en todos los usuarios, sean estos conductores, pasajeros, peatones o ciclistas. Por lo que incorporarla desde edades tempranas es fundamental, puesto que es en esta etapa cuando se produce la adquisición de hábitos que perdurarán toda la vida. Desde el punto de vista jurídico y administrativo, la seguridad vial es una política pública que es responsabilidad de todas las Administraciones territoriales (Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos) que nace como resultado de la suma de la interacción entre los tres factores que configuran el tráfico: el automóvil, la carretera y el/la conductor/a.

Principales Objetivos de la Educación Vial

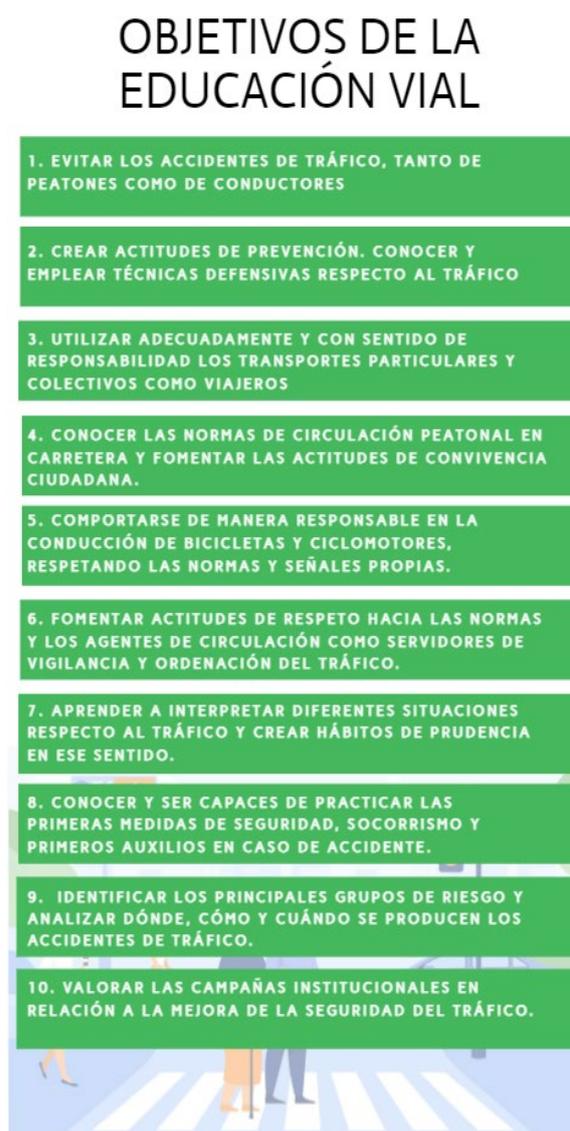
El principal objetivo de la educación vial es la reducción del número de accidentes y de la gravedad de estos, así como del número de víctimas de accidentes de tráfico, sean estas peatones o conductores de vehículos a motor o de cualquier otro tipo. Además, podemos mencionar otros muchos (*Ilustración 1*), que sirven para favorecer y promocionar la convivencia vial mediante la adquisición de una serie de valores que en definitiva se traduce en hacer mejores ciudadanos y construir una mejor sociedad.

Es importante que la educación vial se enseñe desde las primeras etapas del desarrollo humano y también a lo largo de toda la vida. De esta manera, adquiriremos ese respeto por las normas y la mejora de la convivencia vial desde que somos peatones hasta que nos convirtamos en conductores.

En cuanto a los agentes y los actores de dicho proceso formativo, debemos tener claro que todos somos educadores y educandos. Por ello, la educación vial es una materia en la que el aprendizaje significativo ¹adquiere una especial relevancia, sobre todo en lo relacionado a la prevención de los accidentes de tráfico y a la minimización de sus consecuencias.(DGT, www.dgt.es, Altran, s. f.)

El desarrollo de los contenidos y del proceso de aprendizaje en materia de educación vial debe comenzar desde que somos niños y en el seno familiar. Padres y madres son los primeros educadores viales que tendremos. Más adelante, en la escuela, la formación y la educación recae en gran parte en el profesorado. Así pues, consideramos que la inclusión en el currículo educativo de los contenidos relativos a la educación vial es algo de vital importancia para asentar estos conocimientos de manera transversal y tenerlos siempre presentes. La educación vial es una tarea de todos.

*Ilustración 2. Objetivos de la Educación Vial.
(Fundación Mapfre)*



¹ El aprendizaje significativo es un tipo de aprendizaje en el que el estudiante asocia la información que recibe con la que ya posee, reajustando y reconstruyendo ambas informaciones en este proceso.

La Educación Vial y su Tratamiento Legal Educativo hasta la Actualidad

La evolución histórica de la Educación Vial en nuestro país (*Ilustración 2*) se arraiga en el primer tercio del siglo XX. Ya en 1934 nos encontramos el Código de la Circulación, como ya hemos mencionado anteriormente, pero no es hasta 1970 con la promulgación de la Ley General de Educación que se produce un gran cambio en lo que respecta a la incorporación de contenidos y propuestas metodológicas para su impartición en el aula. En 1973, la Dirección General de Ordenación Educativa aprueba una serie de orientaciones pedagógicas para el desarrollo de la educación vial en EGB. Ya en los años ochenta, concretamente en 1980 y 1981, se publican los Programas Renovados para Preescolar y EGB. En ellos se incorpora la educación vial de manera definitiva al sistema educativo español. En 1990, con la aprobación de la LOGSE (Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo) se avanza sustancialmente en la diferenciación de los conceptos de Educación y Formación Vial dentro de la práctica educativa. La principal diferencia radica en que la Educación Vial afecta a todo usuario de la vía, desde su nacimiento hasta su muerte, y ya se trate de un pasajero, un peatón o un conductor, en cambio, la Formación Vial es la que el usuario recibe cuando asume el rol de conductor/a que suele coincidir con etapas educativas ya tardías.

La Ley Orgánica de Calidad de la Educación (LOCE), que entró en vigor en 2002, hace especial hincapié en el tratamiento de la educación vial como eje transversal del currículo educativo, recogiendo varios objetivos relacionados con esta materia en las distintas etapas educativas. No fue hasta la aprobación en el año 2006 de la Ley Orgánica de Educación (LOE) cuando se piensa en la educación como un aspecto fundamental para dotar de ética a la persona. Esto se deriva de la conclusión de que los accidentes de tráfico en su mayoría vienen provocados por el incumplimiento de la normativa, y no por su desconocimiento. La educación vial recibe en esta Ley un tratamiento sustantivo, integrándose como contenido curricular dentro de la asignatura de Educación para la Ciudadanía en primaria, secundaria y bachillerato.

Los accidentes de tráfico en su mayoría no se producen por un desconocimiento de la normativa sino por su incumplimiento, ante ello se piensa en la educación como contrapeso fundamental para dotar de sentido ético a la persona y a su interacción con el entorno. (Jiménez, 2010)

La LOMCE (Ley Orgánica para la mejora de la Calidad Educativa) de 2013, también denominada “Ley Wert” adopta la denominación de las competencias clave definidas por la UE. En ella se dispone lo siguiente: “Las competencias clave y las capacidades básicas son aquellas que toda persona necesita para su realización y desarrollo personales y para su empleabilidad, inclusión social y ciudadanía activa” Si bien es una ley ya derogada mencionar que La Educación Vial quedaba enmarcada dentro de la Educación Cívica y Constitucional Transversal, puesto que desarrolla una serie de valores como el respeto, la tolerancia, integridad, autocontrol, responsabilidad por uno mismo, la gestión de conflictos y el diálogo civilizado.

Para el curso escolar 2022/2023 se implanta la LOMLOE que modifica en algunos aspectos la vigente LOE. En el RD 157/2022 de 1 de marzo se recogen la ordenación y el currículo mínimo de la enseñanza primaria. Entre las novedades más destacables de esta ley, en lo respectivo a la Educación Vial, se incluyen contenidos viales en tres áreas del currículo educativo: en el área de Conocimiento del medio natural, social y cultural, del primer y segundo ciclo; en el área de educación física de los tres ciclos y en el área de educación en valores cívicos y éticos del tercer ciclo. (Álvarez, 2022). La aplicación de todas las novedades será progresiva comenzando el primer año por los cursos impares y el año que viene con los pares.

EVOLUCIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL EN EL SISTEMA EDUCATIVO ESPAÑOL



Ilustración 3. Evolución de la Educación Vial (Fuente: Elaboración propia)

En la disposición adicional sexta de la LOMLOE se establece que para el año 2022 se tendrá en cuenta en los procesos de formación del profesorado y en el acceso a la función pública, de acuerdo con el cuarto Objetivo de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, las capacidades relativas a la educación para el desarrollo sostenible y para la ciudadanía mundial. Finalmente, en este sentido también destacar la instauración del nuevo título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible en el Real decreto 174/2021, de 23 de marzo que regula la formación del docente especialista en Educación Vial.

La Formación Profesional y el Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible.

Recientemente (Ley Orgánica 3/2022, de 31 de marzo) se ha aprobado la nueva ley de la ordenación e integración de la Formación Profesional. Esta nueva ley viene a corregir desajuste en el sistema educativo profesional de nuestro país. Los dos sistemas formativos, la formación profesional del sistema educativo, con sus correspondientes ciclos formativos, y la formación profesional para el empleo, a través de los certificados de profesionalidad, no ha resultado eficaz en una realidad productiva cambiante y un sistema productivo demandante de nuevos perfiles profesionales.

El nuevo título de Formación para la movilidad segura y sostenible es el primer título regulado de profesional de la seguridad vial y se encuentra regulado en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo y en Aragón se ha desarrollado y completado el currículo en la ORDEN ECD/1182/2022, de 3 de agosto.

Es un Grado Superior de una duración de 2000 horas y que acredita un total de 120 Créditos del Sistema de Transferencia y Acumulación de Créditos(ECTS).Pertenece a la familia profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad. Se estructura en 14 módulos profesionales y 4 módulos comunes

La competencia general de este título consiste en:

Diseñar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la educación y formación vial, incluyendo la relativa a la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad y sostenibilidad ambiental, así como a la movilidad en las vías públicas, incluyendo la relativa a la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, formando y sensibilizando a aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, a conductores y conductoras y, en general, a cualquier persona usuaria de la vía, educando en valores de seguridad vial y sostenibilidad ambiental del transporte e instruyendo en prevención de accidentes viales laborales y en movilidad sostenible y segura. (Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, s. f.).

Con esta nueva titulación se corrige un vacío normativo que existía hasta entonces. ya que supone la primera formación reglada de expertos en seguridad vial. Con la llegada de esta nueva titulación los futuros profesionales, expertos en Movilidad segura y sostenible, podrán desempeñar entre varias ocupaciones las de: educador en programas o actividades de educación vial en centros educativos, centros de mayores, ayuntamientos, asociaciones, empresas, administraciones de ámbito estatal, autonómico o local, así como trabajar de asesor de seguridad vial laboral en entidades públicas y privadas, asesor en planes de movilidad en entidades públicas y privadas, docente en seguridad vial y monitor de cursos de conducción segura. (DGT, www.dgt.es, Altran, s. f.).

De los Módulos profesionales que consta este título, dos son destacables en nuestro proyecto didáctico ya que incide directamente en formación y planes de seguridad vial y sus contenidos están relacionados con la propuesta de la “Semana de la Seguridad vial” que se orienta al diseño, programación e impartición de diferentes propuestas formativas e informativas a colectivos educativos. El módulo de educación vial tiene como objetivo general el “Desarrollar programas y realizar intervenciones educativas de educación vial adaptadas al tipo de alumnado de que se trate incluyendo a los formadores de Educación vial “para este cometido los alumnos deberán cumplir los siguientes objetivos específicos:

- Justificar la importancia de la intervención educativa sobre movilidad y seguridad vial, relacionándola con el marco legislativo y los fines de la institución.
- Clasificar los diferentes destinatarios finales de la educación vial identificando sus principales características y necesidades educativas para el desarrollo de intervenciones educativas.
- Diseñar y desarrollar una intervención educativa, justificando la importancia de su tratamiento y adecuación a los diferentes ámbitos educativos.
- Reconocer la importancia de la formación de formadores de educación vial argumentando su necesidad y contribución para la mejora de la seguridad vial y la movilidad.
- Identificar los recursos didácticos destacando su importancia para la implementación de programas de educación, en movilidad y seguridad vial.

El Módulo de Seguridad vial contiene la formación necesaria para desempeñar las funciones de impartir clases teóricas y prácticas sobre seguridad vial, intervención con conductores reincidentes, implementación de programas sensibilización y reeducación vial. También incluye aspectos como: La selección de normativa y contenidos, la identificación de las consecuencias del incumplimiento de las normas de tráfico y seguridad vial., la elación entre la tarea de la conducción y la seguridad vial. Las líneas de actuación en el proceso de enseñanza-aprendizaje que permiten alcanzar los objetivos del módulo están relacionadas con: la Identificación de los destinatarios de los programas y la Selección de herramientas pedagógicas. Los alumnos deberán cumplir con los siguientes objetivos generales:

- Identificar y concretar los elementos de la programación de enseñanza-aprendizaje, relacionándolos con el tipo de alumnado o grupo al que está dirigida, para programar la intervención de la enseñanza.
 - Identificar y seleccionar los recursos didácticos, describiendo sus características y aplicaciones para organizarlos de acuerdo con la actividad de enseñanza-aprendizaje y los destinatarios.
 - Seleccionar y aplicar recursos y estrategias metodológicas relacionándolos con la necesidad y las características del alumnado o grupo, para realizar las actividades programadas.
-

- Aplicar dinámicas de comunicación y participación, siguiendo las instrucciones y procedimientos de la administración reguladora de la movilidad y de la seguridad vial, para diseñar las estrategias de actuación.
- Seleccionar y aplicar técnicas e instrumentos de evaluación relacionándolos con las variables relevantes y comparando resultados con el estándar establecido para evaluar el proceso de formación.
- Reconocer los diferentes recursos y estrategias de aprendizaje a lo largo de la vida, relacionándolas con los diferentes aspectos de su competencia profesional para mantener actualizados sus conocimientos científicos y técnicos.
- Analizar y utilizar los recursos y oportunidades de aprendizaje relacionados con la evolución científica, tecnológica y organizativa del sector y las tecnologías de la información y la comunicación para mantener el espíritu de actualización y adaptarse a nuevas situaciones laborales y personales.
- Identificar y aplicar parámetros de calidad en los trabajos y actividades realizados en el proceso de aprendizaje, para valorar la cultura de la evaluación y de la calidad y ser capaces de supervisar y mejorar procedimientos de gestión de calidad.

Adquiriendo las competencias de:

- Programar la intervención de la enseñanza para la seguridad vial y la movilidad, atendiendo al tipo de esta y al alumnado o grupo al que está dirigida.
- Organizar los recursos para el desarrollo de la actividad de enseñanza-aprendizaje, respondiendo a las necesidades y características del alumnado o grupo al que está dirigida.
- Desarrollar las actividades programadas, empleando los recursos y estrategias metodológicas apropiadas y las habilidades docentes relacionadas.
- Diseñar y aplicar estrategias de actuación para la enseñanza-aprendizaje, en el marco de las instrucciones y procedimientos de la administración reguladora, de la movilidad y de la seguridad vial.
- Evaluar el proceso de formación y los resultados obtenidos, elaborando y gestionando la documentación asociada al mismo y transmitiendo la información con el fin de mejorar la calidad del servicio.
- Mantener actualizados los conocimientos científicos y técnicos relativos a su actividad profesional, utilizando los recursos existentes

Con esta propuesta educativa de la Semana de la Seguridad Vial se pretende poner en relación estos dos módulos formativos en una aplicación real que los alumnos deben diseñar y programar dentro de su formación para adquirir las competencias necesarias que les capaciten para desempeñar con profesionalidad su labor de formación.

Las Actividades Extraescolares

En el marco educativo los alumnos deben capacitarse en el saber, saber hacer y el saber estar. La actividad es la última parte en la que dividimos una programación didáctica, es el último eslabón jerárquico, el más pequeño y forma parte de la Unidad didáctica. Es pues el elemento directo formativo que permite al alumno alcanzar los objetivos planteados en la programación didáctica. El docente debe diseñar con cuidado y precisión estas actividades para poder alcanzar los objetivos planteados.

Dentro de los tipos de actividades que pueden diseñarse están las actividades complementarias y las extraescolares. Su desarrollo normativo fue promulgado por primera vez en la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación (LODE) donde se capacita de autonomía a los centros a organizar actividades culturales escolares y extraescolares. Se indica en esta ley que estas actividades no deben ser discriminatorias, no deben tener carácter lucrativo y aunque son voluntarias deberán estar inscritas en el Proyecto Educativo del Centro (PEC) y la Programación General Anual (PGA) y ser aprobadas por el Consejo Escolar.

También la LOMLOE establece la definición de la educación no formal, donde podemos enmarcar la formación en las actividades extraescolares:

La educación no formal en el marco de una cultura del aprendizaje a lo largo de la vida, comprenderá todas aquellas actividades, medios y ámbitos de educación que se desarrollan fuera de la educación formal y que se dirigen a personas de cualquier edad con especial interés en la infancia y la juventud, que tienen valor educativo en sí mismos y han sido organizados expresamente para satisfacer objetivos educativos en diversos ámbitos de la vida social tales como la capacitación personal, promoción de valores comunitarios, animación sociocultural, participación social, mejora de las condiciones de vida, artística, tecnológica, lúdica o deportiva, entre otros. Se promoverá la articulación y complementariedad de la educación formal y no formal con el propósito de que esta contribuya a la adquisición de competencias para un pleno desarrollo de la personalidad.

Las actividades extraescolares no responden a propuestas curriculares específicas y por tanto no son evaluables, se proponen con el objetivo de desarrollar valores relacionados con la cooperación, la socialización, la colaboración, la integración, la tolerancia, el respeto a las opiniones de los demás y la asunción de responsabilidades. Permiten el contacto del alumno con diferentes entornos educativos y desarrollar las capacidades adquiridas en otros contextos que promuevan la creatividad, el desarrollo completo y la participación activa de los alumnos. Estas actividades propician una enseñanza abierta al entorno, a una realidad práctica y generalmente fuera del espacio del aula, en especial en la Formación Profesional que está orientada a entornos de trabajo.

JUSTIFICACIÓN

Como ya hemos comentado en el marco Teórico la formación en seguridad vial y la educación vial hasta ahora estaba muy presente en la formación vial de los conductores, pero en el ámbito educativo no era una materia curricular hasta la nueva Ley de Educación LOE y su posterior modificación en el año 2022 de la LOMLOE.

Las estadísticas de los accidentes de tráfico en España reflejan un total de 1.004 fallecidos el año 2021 con 921 siniestros mortales y resultaron 3.728 personas heridas graves, que supone un 9 % menos que el año 2019 (año de referencia). (DGT - DGT en cifras, 2022). En lo que va del año 2022, según los datos provisionales, los accidentes de tráfico se han cobrado la vida de 758 personas, lo que supone una variación al alza de 4 víctimas mortales en comparación del mismo periodo del año anterior. (Accidentes de tráfico, en datos y estadísticas, 2022). La tendencia, como podemos observar en la Ilustración 3, es mantenida y no se ha conseguido disminuir la mortalidad.

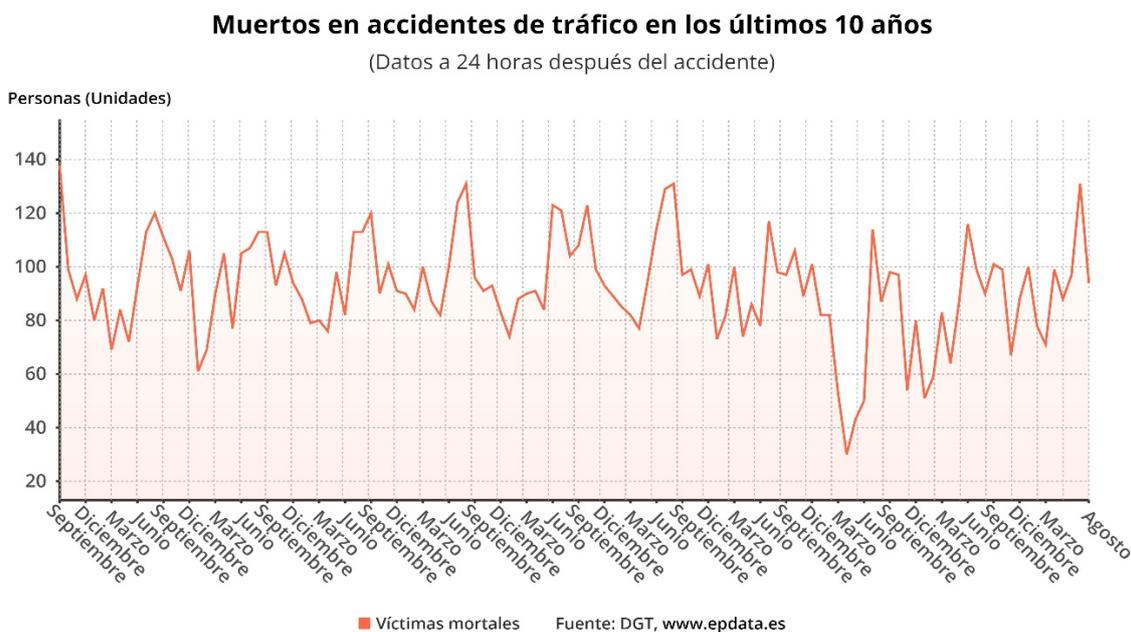


Ilustración 4. Muertos 10 últimos años accidentes de tráfico

La accidentabilidad mortal está presente tanto en vías interurbanas como urbanas. Un total de 519 perdieron la vida en vías urbanas y resulta alarmante el aumento de víctimas con una tendencia al alza de 30 víctimas mortales más que el año precedente. (Ilustración 4)

Número de muertos en accidentes de tráfico en vías urbanas

Un total de 519 personas fallecieron en accidentes en ciudad en 2019

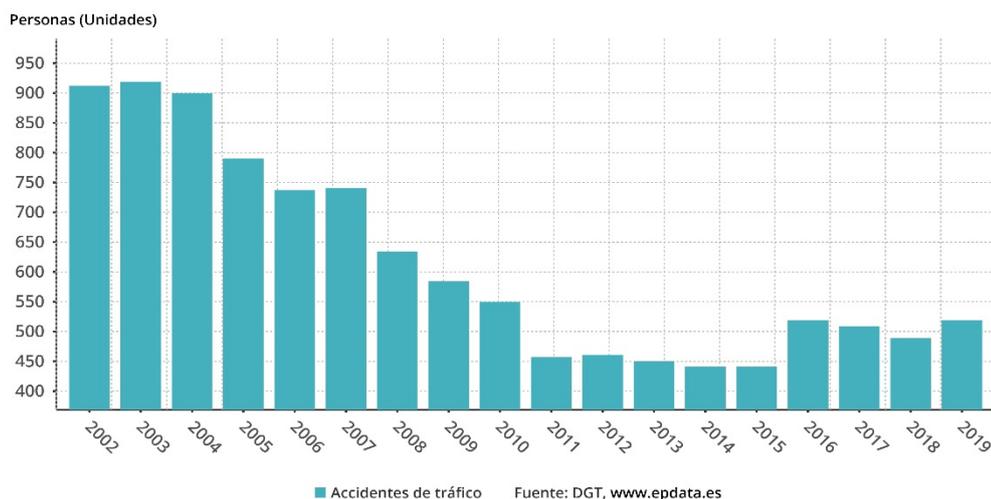


Ilustración 5. Muertos en vías urbanas

Según el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial (Ilustración 5) en los datos provisionales en el periodo del 1 de enero al 25 de Octubre de 2019, 2021, y 2022, respectivamente observamos un aumento de los fallecidos tanto en autopistas y autovías como el resto y según el desplazamiento los peatones fallecidos han pasado de 86 en el año 2019 a 92 hasta octubre del 2022 al igual que los fallecidos en bicicleta t por primera vez hay fallecidos en VMP (Vehículos de Movilidad Personal). Por grupo de edades es significativo el aumento de fallecidos en el grupo de 15 a 24 años de edad pasando de haber 88 en el año 2019 a 109 a octubre del 2022, un 21% más. (Accidentes de tráfico, en datos y estadísticas, 2022)

Tabla 1. Fallecidos 24 horas. Periodo 1 de enero al 25 de octubre de 2019, 2021, 2022

	2019	2021	2022	Diferencias	
Fallecidos	Nº	Nº	Nº	2022/2021	2022/2019
Peatón	86	87	92	5	6
Bicicleta	32	27	38	11	6
VMP	0	1	1	0	1

	2019	2021	2022	Diferencias	
Fallecidos	Nº	Nº	Nº	2022/2021	2022/2019
De 0 a 14 años	16	10	9	-1	-7
De 15 a 24 años	88	111	109	-2%	21%
De 25 a 34 años	148	119	131	10%	-11%

Fuente: Accidentes de tráfico, en datos y estadísticas, 2022

Con esta pequeña muestra estadística podemos asegurar que falta mucho camino por recorrer para cumplir con los objetivos establecidos en la Agenda 20-30 y la visión cero a la que España se ha comprometido alcanzar. La educación Vial en seguridad vial es un pilar

fundamental para hacer disminuir estas cifras y las acciones encaminadas a ello deben ser puestas en marcha de forma estandarizada en todos los niveles sociales y en especial entre los más jóvenes. Son los centros educativos de todas las edades los que deben proponer acciones directas y continuas para transformar una sociedad acostumbrada y en ocasiones inmunizada sobre los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los costes humanos y económicos en los accidentes de tráfico son muy elevados, significando hasta un 3€ del Producto Nacional Bruto (PNB) en los países desarrollados. España se calcula que los gastos anuales acumulados para paliar las consecuencias que ocasionan los siniestros de tráfico se aproximan a los 10.000 millones de euros. Los gastos derivados de los accidentes de tráfico se reparten entre diferentes conceptos como son: gastos de gestión el accidente, traslado de los heridos, gastos personales, gastos sociales por pérdida de productividad, indemnizaciones, gastos materiales en reparación de vehículos accidentados, entre otros (Dirección General de Tráfico y Ministerio del Interior, 2021). En el ámbito educativo el gasto estatal educativo se acerca a los 10.105 dólares de media en las etapas educativas (Educativo, 2021) y si pensamos en el lucro cesante² de un joven estudiante podemos llegar a imaginar el coste económico social que supone las pérdidas de vidas humanas y en especial la de jóvenes en los que se ha invertido un capital en su formación para que en un solo instante sea dilapidado por un accidente de tráfico.

Por otra parte la Seguridad Vial sigue sin ser una asignatura obligatoria en los colegios, si bien se ha conseguido, como hemos expuesto anteriormente, que sea una materia curricular en otras asignaturas, dista mucho de ser suficiente a juicio de Laura Gómez García, profesora de la Universidad Francisco de Vitoria y Roberto Ramos, responsable de formación de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Educación confirma que, en la actualidad, la formación del alumnado en las normas básicas de tráfico y seguridad vial es puntual y generalmente es impartida por policías locales. Según un estudio realizado por RACE, (2022) hay tres cuestiones prioritarias: primero que haya un buen material pedagógico, segundo que exista un compromiso de la comunidad escolar y tercero la preparación de los formadores que actualmente tiene una gran carencia sobre este tema entre los profesores. Es aquí donde el futuro Técnico en formación para la movilidad segura y sostenible cobra valor al ser la nueva figura formativa, no solo entre los alumnos si no también como asesor y consultor de los profesores.

Dentro de la comunidad educativa están las familias como pilar fundamental en la labor de educación compartida con los centros escolares. Los padres son los encargados de la educación de sus hijos, creando hábitos y actitudes positivas en temas vitales como la higiene, la alimentación y también en la movilidad. Son referentes constantes de comportamiento realizando un aprendizaje de la vida real. Es por esto que debemos trabajar conjuntamente para

² Lucro cesante: El lucro cesante es un daño de carácter patrimonial. Consiste en la ganancia dejada de obtener como consecuencia del hecho, ya sea un incumplimiento contractual, un ilícito o daño causado por alguien con quien no existe vínculo anterior. Puede ser tanto actual como futuro.

que los alumnos se familiaricen desde muy temprano con las normas y reglas que existen de seguridad vial. El futuro TSMSS es la figura necesaria para este cometido.

Según un informe sobre Seguridad Vial en centros escolares, realizado por la empresa aseguradora Línea Directa, el 50% de los accesos a estos y la señalización en el entorno escolar son deficientes y aumentan considerablemente el riesgo de accidentes a la entrada y salida de los mismos. En este sentido el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, tras realizar varias auditorías en colegios de toda España, llega a la conclusión que los alrededores de los centros escolares no siempre son lugares seguros para niños que caminan por ellos, por motivos arquitectónicos (aceras estrechas, mala visibilidad en los cruces, aparcamientos escasos) y también por las aglomeraciones que se producen en las calles. Para prevenir estas situaciones el estudio recomienda entre otras acciones "...que los centros realicen campañas informativas para dar a conocer a los padres opciones alternativas al uso del vehículo privado y concienciarles acerca del estacionamiento ilegal que se produce y su repercusión en la seguridad vial"

La nueva amovilidad del siglo XXI no pasa necesariamente por el automóvil. Hoy en día el coche ha dejado de ser atractivo para los jóvenes de 18 a 29 años y nuevas formas de movilidad se abren paso por ser más baratas, sostenibles y en general más accesibles. Estamos hablando de los Vehículos para la Movilidad Personal (VPM) y entre ellos destaca el patinete eléctrico. Su uso se ha extendido en la última década de forma exponencial, incrementándose notablemente los accidentes de tráfico donde este vehículo estaba involucrado. En la actualidad se calcula que se vendieron en España unos 300.000 patinetes y circulan actualmente más de un millón de unidades por nuestro país. Gran parte de sus conductores son jóvenes de entre 15 a 18 años de edad. Un informe reciente indica que uno de cada cuatro accidentados en patinete eléctrico necesita cirugía, y tan sólo uno de cada cinco conductores llevaba el casco en el momento del accidente. El 95% de los lesionados eran los conductores. En un 85% de los casos se produjo una caída, en el 11% un choque con otro vehículo y en el 4% se registró un atropello (Hospital del Mar, 2021). En investigaciones de Hospital del Mar se hace hincapié en las consecuencias que esto supone para el sistema sanitario, especialmente los meses de verano "es importante que los conductores de patinetes eléctricos entiendan los riesgos asociados a moverse con un vehículo de dos ruedas que puede lograr velocidades de 30 km/h". (2021).

Ante el aumento de la problemática ya hay sectores de la sociedad que piden un mayor control restrictivo del uso de los patinetes eléctricos y entre otras están pidiendo un seguro obligatorio y un permiso de conducción para su uso. Desde nuestro proyecto educativo damos gran importancia a la información y formación de estos vehículos en nuestro programa de la semana de la seguridad vial. Muchos escolares se desplazan a los centros escolares en estos vehículos y es necesario que estén en contacto con las normas que los regulan y su cumplimiento. Se debe promover una movilidad segura y sostenible que les permita avanzar en su desarrollo personal autónomo, pero sin riesgos de accidentes.

La relación de este proyecto profesional con la figura del futuro TSFMSS Técnico está también directamente relacionado con dos Módulos transversales del segundo año del ciclo formativo. El primero es el módulo profesional : “Proyecto de formación para la movilidad segura y sostenible” que tiene por objeto la integración de las diversas capacidades y conocimientos del currículo del ciclo formativo, tanto en sus aspectos laborales, como del ejercicio profesional y de la gestión empresarial .La participación en el diseño e impartición de esta Semana de la seguridad vial en un centro docente puede servir a los alumnos para fomentar las destrezas investigadoras, creativas, innovadoras y emprendedoras en sentido amplio(El módulo profesional de Proyecto en los Ciclos Formativos de Grado Superior, s. f.).El segundo módulo con relación ene este proyecto es el Módulo de “Empresa e Iniciativa Emprendedora” (EIE) que les capacita para desarrollar su propia iniciativa emprendedora tanto en el ámbito empresarial como y hacia el autoempleo como la actitud intraemprendedora hacia la asunción de responsabilidades y funciones en el empleo por cuenta ajena. Su participación en este proyecto les permitirá visionar como se puede orientar las actividades de enseñanza desde el punto de vista empresarial dando servicios a diferentes entidades tanto públicas como privadas.

La elección de realizar unas actividades extraescolares es porque estas, aun pudiendo tener un carácter lúdico, en los ciclos formativos de formación profesional se vinculan mucho más al perfil profesional del título, es decir a la finalidad principal de la Formación Profesional que es la obtención de las capacidades necesarias para desempeñar un empleo en un determinado sector productivo. Las actividades extraescolares que se planifican para estos alumnos tienen la finalidad de: mostrar a profesionales realizando las funciones para las que se están preparando, poder realizar pequeñas actividades prácticas en entornos reales y aumentar su motivación sobre la formación teórica que recibe al relacionarla directamente con la práctica. En definitiva, estas actividades afianzan el aprendizaje profesional, asumiendo un gran importancia en el proceso de enseñanza-aprendizaje y en la adquisición de capacidades.

Las actividades extraescolares suponen una oportunidad inigualable para poner en valor la profesión a desarrollar de una forma anticipada y para fomentar el aprendizaje practico. Su diseño y su puesta en marcha posterior, necesitan un gran esfuerzo del profesorado y del alumnado, pero la recompensa obtenida es de un valor añadido que permite ligar de forma directa los centros educativos y la empresas productivas.

OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN

El objetivo general de esta intervención es que los futuros Técnicos en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible puedan aplicar las capacidades adquiridas a lo largo de su formación en el diseño y desarrollo de unas actividades extraescolares programadas dentro de la Semana de la Seguridad Vial, que serán impartidas en los centros educativos con la supervisión de los profesores de los módulos correspondiente y que les sirva para su posterior aplicación práctica como experiencia en su nueva faceta de formadores en Seguridad vial.

Otros objetivos generales son:

- Ayudar al desarrollo de las competencias clave y el tratamiento de los elementos transversales.
- Expandir en el alumnado valores de libertad, responsabilidad, solidaridad y espíritu crítico, fomentando sus habilidades sociales.
- Estimular inquietudes culturales en el alumnado y contribuir a su desarrollo mediante actividades semi profesionales.
- Favorecer una formación extraacadémica que implique al alumno en la toma de decisiones sociales y profesionales.
- Fomentar la participación de los alumnos/as, despertando su interés en aspectos educativos y contribuyendo a la mejora de su rendimiento académico.

Específicamente se pretende que los alumnos

Aprendan a identificar los destinatarios de las intervenciones educativas, sus características y riesgos específicos para poder programar y diseñar unas intervenciones ajustadas a las mismas.

Conozcan e identifiquen los recursos didácticos y estrategias metodológicas más idóneas para sus intervenciones programadas considerando el tipo de población al que van dirigidas.

Identifiquen y comuniquen los protocolos de actuación en caso de accidentes de tráfico seleccionando las técnicas adecuadas para aplicar los primeros auxilios.

Sepan transmitir las principales normas de circulación de peatones, conductores de bicicletas y usuarios de VMP aplicando estrategias y técnicas de comunicación adaptadas a las características de los receptores consiguiendo la eficacia de los proceso de aprendizaje .

En el diseño y posterior desarrollo y aplicación de la Semana de la Seguridad Vial se pretende que los alumnos puedan comenzar su labor docente en un medio que conocen, sus propios compañeros de la comunidad educativa, con un doble propósito, la automotivación y la concienciación sobre el problema de los accidentes de tráfico entre los más jóvenes.

CONTENIDO Y ACTIVIDADES

En este proyecto vamos a programar una semana dedicada a la Seguridad Vial en el centro educativo. Las actividades tendrán carácter extraescolar y deberán ser programadas fuera del horario lectivo. Las actividades extraescolares son aquellas que se establecen fuera del horario lectivo y son de carácter voluntario. Su finalidad principal es potenciar la formación integral de los alumnos teniendo en cuenta aspectos no curriculares fomentando valores de convivencia, tiempo libre, ocio, movilidad, etc. En estas actividades se pretende que haya una participación activa de toda la comunidad educativa con una implicación desinteresada por parte de los docentes.

En la elaboración del proyecto deberán participar los alumnos de TSFMSS, del primer año de ciclo, con el asesoramiento del cuerpo docente que imparte los diferentes módulos. Los alumnos deberán diseñar las propuestas y las intervenciones además de colaborar en su realización ya sea impartíéndola ellos mismos o coordinándola con otros recursos necesarios.

La Semana de la Seguridad Vial será programada en cinco días de la semana con los contenidos que se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Programación Semana de la Seguridad Vial

CONTENIDOS	
Primer día.	Todos somos peatones, derechos y deberes
Segundo día:	Nos movemos en bicicleta, responsabilidad y seguridad
Tercer día:	La nueva movilidad urbana, los VPM
Cuarto día:	Los peligros del alcohol y otras drogas ¡Stop DruGs!
Quinto día:	Saber actuar en caso de accidente ¡salva vidas!, P.A.S

Fuente: Elaboración propia.

Estas actividades estarán abiertas a la participación general de toda la comunidad educativa: alumnado, profesorado y familias, pero se prestará e incitará a la participación preferencial de los alumnos compañeros de formación profesional que acompañan en los diferentes títulos y niveles educativos a los TSFMSS.

Como marca la normativa, sobre las horas extraordinarias, se programará la semana de la seguridad vial fuera del horario lectivo, pero se realizará en días y horarios que los alumnos no tengan una carga excesiva curricular para una mejor aprovechamiento y participación.

El lugar elegido para desarrollar estas actividades será el centro educativo, dentro de sus instalaciones, utilizando tanto las aulas para las charlas y las dinámicas de grupo, como los patios de recreo en las prácticas programadas.

Para su diseño y elaboración se utilizará como referencia los materiales aportados por la DGT para la educación vial en adolescentes y jóvenes.

Será necesario coordinar la programación de estas actividades con el resto de departamentos educativos en función de su estructura. En principio en los centros educativos existen órganos de coordinación de los diferentes departamentos que trabajan en comisiones de coordinación pedagógica. En la programación General Anual (PGA) contiene el Proyecto Educativo de Centro (PEC) donde se incluyen entre otros el Plan de actividades extraescolares y complementarias que en todo caso debe ser aprobado por el Consejo Escolar.

A continuación, detallamos las intervenciones de todas las actividades en cada una de los días programados.

Primer Día: Todos Somos Peatones, Derechos Y Deberes

Esta primera jornada estará dedicada a la figura del peatón como usuario de las vías públicas y su objetivo general es que los participantes adquieran hábitos y costumbres saludables para evitar accidentes y aprendan una movilidad cívica y saludable conforme a la normativa vigente. Durante toda la jornada se incluirá conceptos teóricos mínimos que serán de aplicación práctica en todo momento para fomentar el aprendizaje de saber hacer. El desarrollo se hará en las aulas y en el entorno próximo al centro educativo



Los objetivos de esta jornada serán:

- Identificar y reconocer los principales datos estadísticos, las normas y señales básicas del peatón.
- Considerar los derechos y deberes del peatón en la ciudad y en las carreteras.
- Recordar el uso de reflectantes durante la noche como medida de seguridad
- Percibir los riesgos que se derivan de las malas actitudes y comportamientos.
- Potenciar las actitudes, valores y comportamientos viales como peatón.
- Investigar y realizar trabajos colaborativos que faciliten la adquisición de conceptos, competencias, actitudes y valores.
- Conocer y valorar las dificultades de los peatones con discapacidad y las barreras arquitectónicas.

Los contenidos

- Las normas, señales, riesgos, derechos y deberes del peatón.
 - Los reflectantes y sus uso.
-

- Los riesgos en ciudad y en carretera.
- La adquisición de actitudes, valores y comportamientos viales.
- Las personas con discapacidad: comprensión y acercamiento.

Recursos didácticos

En la medida de lo posible se programarán actividades en el entorno próximo al centro educativo y el lugar de residencia de los alumnos. A partir de la observación real del tráfico, que se desarrolla habitualmente en las inmediaciones del centro, los alumnos tendrán la posibilidad de recopilar información y datos que les permitan sacar sus propias conclusiones sobre las normas y su cumplimiento. Posteriormente en la aula habrá una puesta en común que permita elaborar un documento con los principales problemas e incumplimientos detectados con las posibles soluciones planteadas.

Se utilizarán documentación en PDF, videos, enlaces y la Guía del Peatón aportada por la DGT como material de consulta.

Los alumnos podrán utilizar la conexión internet del centro y se les facilitará ordenadores, cámaras de fotos, bloc de notas, plantillas de recogida de datos y otros recursos en las salidas al exterior del recinto. Se les proporcionará de un chaleco reflectante a cada uno de ellos. Si es necesario se deberá elaborar los documentos oportunos para las autorizaciones de los padres o tutores.

Actividades:

- Actividad 1: Charla sobre estas preguntas ¿eres un buen peatón? ¿Sabes cuáles son los deberes y derechos de los peatones? ¿Qué consecuencias sancionadoras tiene un mal comportamiento peatonal?
- Actividad 2: Trabajo de observación e investigación de campo sobre el comportamiento de los peatones al cruzar las calles. Los alumnos deberán salir a la calle y utilizando unas plantillas recogerán los datos que observen durante su estancia en el exterior del centro. La DGT programa esta actividad de la siguiente manera:

Una vez elegido el lugar a observar, estaremos preparados para iniciar la recogida de datos antes de ponerse en verde el semáforo de peatones y concluirá un poco después de ponerse en rojo, con el fin de poder anotar a las personas que cruzan en ámbar o en rojo. El jefe de grupo marcará los momentos. El proceso a seguir será el siguiente:

1. Cada grupo elegirá un paso de peatones, o la opción B (pasar la en cuenta a las 20 personas), por cada persona, edad y conducta observada. (Conviene entrenarse antes para hacerlo bien).
 2. Al final otro miembro del grupo, contabilizará el número total de peatones que han cruzado mal.
-

3. Alguno podrá sacar fotos o grabar un vídeo para poder utilizar las imágenes posteriormente.
4. Se analizarán los datos obtenidos y si es posible se redactará una representación gráfica con las principales conclusiones extraídas y posibles mejoras de comportamientos y conductas observadas.

Segundo Día: Nos Movemos En Bicicleta, Responsabilidad y Seguridad

La bicicleta siempre ha sido un medio de transporte que en numerosas ocasiones ha sido tratado sólo en su aspecto lúdico y no como lo que realmente es, un medio de locomoción sostenible, económico, viable y muy utilizado por los jóvenes. En su utilización y aprendizaje pocas veces se ha recibido una formación completa sobre su uso práctico, la normativa que le afecta y mucho menos el mantenimiento básico necesario para poder circular de forma segura y sin riesgo. El otro aspecto a tratar son el uso del casco, los elementos reflectantes, las luces y los dispositivos de seguridad necesarios para no asumir riesgos innecesarios que puedan causar o agravar los accidentes.



Por otro lado, siendo la bicicleta el primer contacto generalizado que los jóvenes tienen con un primer vehículo en la vía pública se denota un desconocimiento generalizado de las normas y obligaciones que deben asumirse por una falta de formación a edades tempranas. Esta actividad viene a corregir estas deficiencias planteando el objetivo general de conocer el uso adecuado de la bicicleta para lo cual se hace necesario adquirir los conocimientos y ponerlos en práctica con actitudes, valores y comportamientos respetuosos y seguros.

Aunque esta actividad se desarrollara en un día concreto de la semana se le puede dar más continuidad por parte de los profesores docentes, fomentando la participación de los alumnos en cuantas actividades relacionadas con la bicicleta estén programadas a lo largo del curso escolar como pueden ser: el día de la bicicleta, carreras populares, talleres de reparación, etc.

Objetivos de esta jornada:

- Conocer bien la bicicleta: elementos, mecánica y mantenimiento.
 - Apreciar las ventajas que nos ofrece el uso de la bicicleta, a nivel de salud personal y medioambiental.
 - Reconocer las posibilidades que nos ofrece la bicicleta como: transporte, deporte, mantenimiento para la salud, ciclo turismo, inserción social...
-

- Aprender a conducir la bicicleta sin peligro. Percibir los riesgos.
- Conocer las señales de tráfico y las manuales del ciclista para realizar las maniobras.
- Valorar las ventajas del uso del casco adecuado y homologado.
- Aprender conductas y hábitos de buen comportamiento como ciclista.

Contenidos

- Conocer los principales componentes de la bicicleta y su uso correcto.
- Debate sobre el uso del casco: ventajas e inconvenientes, sus características y la obligación de su uso.
- La Guía Didáctica del ciclista como referente básico.
- Las señales verticales y las realizadas manualmente por los ciclistas.

Recursos

Estas actividades, en la medida de lo posible, requerirán espacios abiertos y controlados. En el diseño estará previsto construir un circuito cerrado con señales, carriles y demás elementos necesarios que permitan la práctica efectiva, la grabación de videos divulgativos, la mejora de las habilidades como conductores.

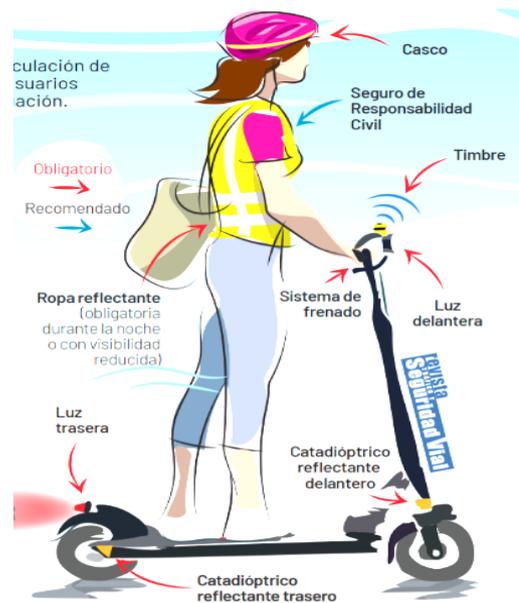
Se contará con: la Guía del ciclista (DGT), con carteles y dibujos promocionales, videos y enlaces web. Se construirá un circuito cerrado en el patio, gimnasio o alrededor del centro educativo, con bicicletas (bien proporcionadas por el centro o por los alumnos), cascos, chalecos reflectantes y herramientas para los talleres programados.

Actividades

- Actividad 1: charla inicial sobre el uso correcto de la bicicleta y las normas que deben cumplir. Debate sobre el uso del casco y su utilidad en la prevención de lesiones graves.
 - Actividad 2: Circuito exterior en bicicleta, cumplimiento de las normas de tráfico
 - Actividad 3: Gincana en circuito exterior para mejorar habilidades y destrezas sobre el vehículo
 - Actividad 4: Taller de mecánica básica de bicicletas: pinchazos, regulación de manillar y sillines, cambios, frenos
-

Tercer Día: La Nueva Movilidad Urbana, los VPM

Los vehículos de movilidad personal (VPM) son nuevas formas de movilidad urbana que en muy poco tiempo han tenido una gran aceptación y recorrido, en especial entre los más jóvenes. Al igual que en el caso de la bicicleta el desconocimiento de las normas y en este caso su incipiente novedad puede causar errores de utilización que desencadenan en accidentes inesperados. Esta tercera jornada tiene como objetivo general la de dar a conocer la correcta utilización de estos nuevos vehículos y en especial el patinete eléctrico por ser el más usado, corrigiendo aquellos comportamientos inadecuados e incívicos que inciden en la seguridad personal y del resto de usuarios de la vía.



Al igual que el día anterior se programarán diversas actividades enfocadas principalmente a la práctica utilizando los mismos recursos que el día anterior

Objetivos de esta jornada:

- Conocer los principales elementos del patinete eléctrico
- Apreciar las ventajas que nos ofrece el uso del patinete
- Aprender a conducir un patinete eléctrico con seguridad .Percibir los riesgos.
- Conocer las normas de tráfico y como le afectan en la circulación.
- Valorar las ventajas del uso del casco adecuado y homologado.
- Aprender conductas y hábitos de buen comportamiento como usuario de patinetes

Contenidos

- Conocer los principales componentes del patinete eléctrico y su uso correcto.
- La obligatoriedad del casco y su beneficios en caso de accidente
- La Guía Didáctica del patinete eléctrico .

Recursos

Como en la jornada anterior del uso de la bicicleta será necesario espacios abiertos y controlados. Se aprovechará el circuito diseñado el día anterior para adaptarlo al movimiento de los patinetes ya que comparten el mismo sitio en la vía pública que la bicicleta.

Se contará con: la Guía del Patinete (DGT), con carteles y dibujos promocionales, videos y enlaces web. A provecharemos los materiales utilizados el día anterior y será necesario el alquiler de los patinetes o que los alumnos traigan sus propios para la práctica.

Actividades

- Actividad 1: charla inicial sobre el uso correcto de los patinetes y demás vehículos VMP y las normas que deben cumplir. El uso del casco y demás elementos de seguridad
- Actividad 2: Circuito exterior en patinetes, cumplimiento de las normas de tráfico
- Actividad 3: Gincana en circuito exterior para mejorar habilidades y destrezas sobre el vehículo
- Actividad 4: Taller de mecánica básica de los patinetes: mantenimiento básico prestando especial atención a los frenos y las luces.

Cuarto Día: El peligro del alcohol y otras drogas, ¡Stop DruGs!

El alcohol y otras drogas están cada vez más presentes en la juventud y entran en contacto con ellas a edades muy tempranas suponiendo ya de por sí un problema de salud grave. Si a esto le unimos el comienzo de una movilidad en vehículos los problemas y riesgos crecen. Es imperativo la necesidad de concienciar, informar y formar a los jóvenes en este sentido. Con el desarrollo de esta cuarta jornada y las actividades programadas podremos abordar los aspectos más significativos sobre el alcohol y otras drogas: tendrán acceso, por un aparte a una información general y, por otro, a la relación de esas drogas con la movilidad segura. Se instruirán en los efectos que producen en el cuerpo humano y su relación con la accidentalidad. Se informarán algunas curiosidades y mitos sobre su

consumo, así como las graves consecuencias que acarrea su consumo durante la circulación de vehículos. También tendrán la oportunidad de debatir, opinar y la puesta en común de experiencias vividas, así como la búsqueda de alternativas saludables que primen los valores, actitudes y comportamientos enfrentados al consumo de alcohol y drogas.



Objetivos de esta jornada:

- Formar e informar a los alumnos sobre los efectos del consumo del alcohol y otras drogas y su afección a la condición de peatón o conductor.
- Conocer y valorar el riesgo que supone la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.
- Desmentir los mitos sobre el consumo de estas sustancias
- Conocer la normativa básica sobre su consumo y la conducción haciendo especial referencia a las responsabilidades administrativas, civiles y penales.

Contenidos:

- Las borracheras dentro de la cultura social de beber.
- Consecuencias de beber/drogas y la conducción, efectos perjudiciales
- Los mitos del alcohol y las drogas, las falsas creencias
- Si bebo dejo de conducir o que conduzca otro
- La práctica con gafas de visión borrosa. Simulación de los efectos del alcohol

Recursos:

Se utilizarán numerosas Guías didácticas publicadas por la DGT como material de apoyo, además de realizar diferentes murales y carteles con alusiones sobre la jornada a modo de concienciación.

Proyección de varias campañas de concienciación en video sobre los efectos del alcohol en la conducción y el abuso de las drogas.

Contar con algún recurso humano responsable de tráfico que pueda impartir una charla sobre las normas de tráfico y el consumo de estas sustancias, así como TSFMSS

Unas Gafas de visión borrosa que permitirán al alumno comprobar en primera persona las sensaciones al conducir un vehículo o andar bajo los efectos del alcohol. En esta jornada se podrán utilizar los recursos de la anterior como pueden ser los espacios abiertos: patio, gimnasio, etc.

Actividades

- Actividad 1: Lectura para la reflexión sobre el consumo de alcohol y otras drogas en la adolescencia y posteriormente se comenta con ellos los datos más destacados en las estadísticas pidiendo su opinión y parecer además de poder formular preguntas al respecto (Debate abierto).
 - Actividad 2: Los efectos del alcohol en el cerebro y el resto del organismo. Breve exposición de los hechos con una presentación y unas fichas con la información expuesta. Posteriormente visionado de varios videos para su posterior reflexión en grupo
 - Actividad 3: Charla impartida por la policía local de la localidad del centro educativo explicando las normas del Reglamento General de Circulación sobre la prohibición del consumo de alcohol y sustancias tóxicas en la conducción, las sanciones administrativas y también las posibles responsabilidades penales.
 - Actividad 4: Utilización de unas gafas de visión borrosa por los alumnos mientras se realizan tareas como peatón, conductor y también pasajero en entornos controlados dentro del recinto escolar.
-

Quinto Día: Saber Actuar en Caso de Accidente ¡Salva vidas!, P.A.S

En esta última jornada dedicada a la seguridad vial se va a proceder a la formación teórico-práctica de las principales técnicas de primeros auxilios encuadrados en los accidentes de circulación. Desde el atropello al vuelco de un vehículo. Los alumnos tendrán la oportunidad de experimentar que se siente en caso de un vuelco desde un vehículo y las principales lesiones que puede causar. La actuación en caso de accidente de circulación suele ser bastante caótica y se sufren muchos nervios por lo inesperado de la situación. Estas prácticas servirán para no quedarse bloqueados en los momentos más difíciles y poder salvar vidas con pequeñas actuaciones correctas.



Objetivos de esta jornada:

- Concienciar y sensibilizar a los alumnos de la obligatoriedad y necesidad de asistir a los accidentados.
- Saber cuál es el proceso y los pasos a seguir en la atención directa de los accidentados
- Aprender y practicar el protocolo de actuación PAS: proteger, avisar y socorrer
- Conocer cómo funciona el teléfono 112 en las emergencias a través de la simulación de un caso práctico.
- Conocer que posibles daños físicos puede producir un vuelco de un vehículo, en especial si no se lleva el cinturón a través de la práctica.
- Recibir un curso de Soporte Vital Básico.

Contenidos

- Conocimiento de saber actuar y cómo en caso de accidente.
 - Conocimiento del número de emergencias y saber usarlo adecuadamente.
 - Valoración de las ventajas e inconvenientes de una buena actuación en caso de accidente.
 - Realización de ejercicios prácticos y talleres para aprender bien el proceso del PAS.
 - Simulación de vuelco dentro de un vehículo, actuación en este caso. Cuando es recomendable la excarcelación.
 - Realización del curso básico de soporte vital básico.
-

Recursos

Para estas actividades se deberá contar con recursos humanos de la índole de un técnico especialista en soporte vital básico, un operario del teléfono de urgencias 112 y si fuera posible algún especialista bombero en rescate en carretera. Material diverso para las prácticas de primeros auxilios: maniqués de reanimación, dotación completa de primeros auxilios, camillas, triángulos de pre señalización, etc. Se utilizarán las aulas disponibles junto con proyectores y para la simulación se dispondrá de un simulador real vuelco de vehículo.

Actividades

- Actividad 1: Se visualizará un video real sobre la intervención de un caso del teléfono 112 de forma eficaz. Intervención del técnico especialista del tema que contestará preguntas de los alumnos. Rellenar al final de la actividad un cuestionario sobre preguntas del tema (Guía DGT)
- Actividad 2: Taller de role playing de cómo aprender bien el proceso del PAS. Con la colaboración de un técnico especialista se simula un caso real y se escenifica con los conocimientos previamente adquiridos en la charla inicial. Volvemos a la metodología de aprender haciendo. El docente incidirá de forma especial en el orden del proceso y las acciones importantes a desarrollar en cada una de las tres fases. Después, terminada la puesta en escena, se recogen impresiones y propuestas de mejora.
- Actividad 3: Con un simulador real de vuelco los alumnos experimentarán la sensación de un vuelco real de un vehículo y con la colaboración de un especialista bombero se simularán excarcelaciones y la forma correcta de actuar en estas situaciones. Es una actividad muy vistosa e impactante luego es necesario recoger las impresiones de los alumnos y su toma de conciencia en algún tipo de documento que recojan las principales ideas.
- Actividad 4: La práctica por parte de los alumnos de las principales técnicas de primeros auxilios con la colaboración de un técnico sanitario y los maniqués de prácticas. Saber abrir las vías respiratorias, La reanimación cardio pulmonar, la posición de defensa, inmovilizaciones de extremidades, La actuación ante un accidentado de moto o bicicleta.

Este último día será el cierre a las jornadas de estas actividades extraescolares. Se programará a su término una reunión conjunta de la comunidad escolar (padres, docentes, alumnos) y especialistas que hayan intervenido en la realización para materializar un reportaje fotográfico que sirva de exposición gráfica a modo de recuerdo y concienciación continua durante el resto del curso escolar.

Con este acto se dará por finalizada la semana de la seguridad vial en el centro escolar

TEMPORALIZACIÓN

Este proyecto profesional, por su relación directa con el Módulo profesional del Proyecto del TSFMSS, será llevado a cabo en el primer año del ciclo como parte estructural. A los alumnos interesados se les propondrá la posibilidad de elaborar su propio diseño y desarrollo como parte de su proyecto individual o colectivo. Luego se pretende no solo una elaboración teórica del mismo si no también su puesta en práctica con la supervisión del docente encargado del Módulo. A este respecto es necesario considerar para su implantación y desarrollo lo que dice la normativa autonómica al respecto en la resolución de 12 de diciembre de 2012, del Director General de Ordenación Académica que en su instrucción primera indica:

El módulo profesional de proyecto se realizará durante el último periodo del ciclo formativo y se evaluará una vez cursado el módulo profesional de formación en centros de trabajo, con objeto de posibilitar la incorporación al mismo de las competencias adquiridas en este módulo profesional(...).

En la preparación y diseño de este proyecto profesional se ha tenido muy en cuenta los aprendizajes realizados en la asignatura del Master de “El entorno productivo de la administración. Marketing, turismo...” sobre los sistemas de calidad en la educación y su proceso que copia los modelos empresariales adaptados al entorno productivo. En el diseño de las fases temporalizadas se toma como modelo la gestión de la calidad total y uno de sus pilares fundamentales que es el de la mejora continua.

CICLO MEJORA CONTINUA

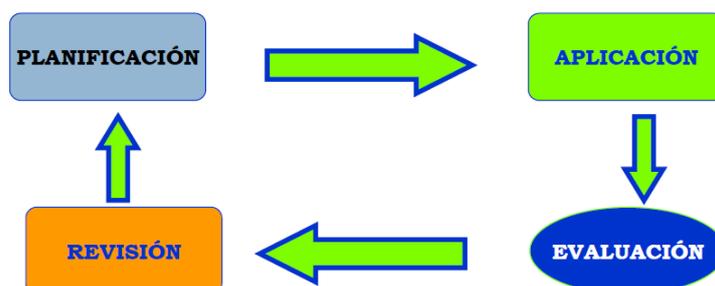


Ilustración 6. Ciclo de mejora continua

Las fases que se seguirán son las siguientes:

Primera fase:

Diseño y viabilidad de la semana de la seguridad vial con sus actividades y su puesta en marcha. Se realizará a principio del curso con la colaboración del departamento de actividades y la coordinación de los profesores que intervengan. Se debatirá sus contenidos y su aplicación real. Aprobación por el Consejo Escolar.

Segunda Fase:

Programación detallada con la coordinación de los diferentes recursos necesarios para alcanzar los objetivos propuestos. Diseño de calendario para su puesta en marcha y la difusión y publicidad de la misma.

Tercera fase:

Puesta efectiva y aplicación de la acción formativa siguiendo el calendario programado

Cuarta fase

Al finalizar las jornadas, redactar memoria resumen de lo acontecido, evaluación de las actividades, revisión y propuestas de mejora de cara a la viabilidad para el año siguiente.

La Semana de la seguridad vial se programará para ser puesta en marcha en la primera semana del mes de Mayo del curso 2022-2023 teniendo en cuenta el calendario escolar de la comunidad de Aragón (Calendario Escolar - Educaragon, s. f.) . Como el día 1 de Mayo es festivo se toma la decisión de clausurar el ultimo día en sábado día seis para una mayor participación final de toda la comunidad docente, en especial padres de alumnos que los días entre semana no hayan podido acudir. El horario previsto será por la tarde al finalizar las jornadas lectivas y coincidiendo con la salida general de los alumnos de sus clases.

Tabla 3. *Temporalización de la Semana de la Seguridad Vial*

TEMPORALIZACIÓN				
Día	Horario	Tema	Actividades	Intervinientes
2/05/2022 Martes	17:00 21:00	Todos somos peatones, derechos y deberes	1:Charla 2:Trabjo de observación	- TFSMSS - Docente especialista
3/05/2022 Miércoles	17:00 21:00	Nos movemos en bicicleta, responsabilidad y seguridad	1:Charla uso bicicleta 2:Circuito bicicletas 3: Gincana 4:Taller Mecánica	-TFSMSS -Docente especialista
4/05/2022 Jueves	17:00 21:00	La nueva movilidad urbana, los VPM	1:Charla uso VMP 2:Circuito patines 3: Gincana 4:Taller Mecánica	- TFSMSS - Docente especialista
5/05/2022 Viernes	17:00 21:00	Los peligros del alcohol y otras drogas ¡Stop DruGs!	1:Debate -Reflexión 2: Video 3:Charla Policía 4: Simulación Gafas	-TFSMSS - Docente especialista - Policía
6/05/22 Sábado	10:00 14:00	Saber actuar en caso de accidente ¡salva vidas!, P.A.S	1: Video-Charla 2: PAS 3: Simulador de vuelco 4: 1º Auxilios	- Técnico 112 - Técnico especialista - Bombero - Técnico en Emergencias Sanitarias - TFSMSS

Fuente: *Elaboración propia*

METODOLOGÍA

Este proyecto profesional debe aplicarse utilizando propuestas metodológicas significativas y vivenciales. Los alumnos son los protagonistas de su aprendizaje junto con la colaboración de toda la comunidad educativa y en medio deben estar los TFSMSS que también aplicaran lo aprendido en sus módulos profesionales en un entorno practico y real.

El desarrollo de cada una de las actividades debe mantener un desarrollo ordenado y participativo en cada una de las programaciones diarias con sus objetivos, contenidos y competencias respectivos. Durante la impartición y desarrollo de las diferentes fases se deben poner en valor los comportamientos y actitudes de los alumnos por encima de los contenidos teóricos, estamos formando personas y ciudadanos del futuro.

La mayoría de las actividades programadas son de grupo fomentando la participación y colaboración de todos los alumnos. En las labores de investigación y descubrimiento de algunas de las actividades los alumnos contarán con la colaboración necesitara de los docentes y TFSMSS en un papel más bien pasivo, meramente observador y orientador de manera que se fomente el método de descubrimiento por encima de todo.

Las charlas y los debates permitirán la puesta en común de las ideas surgidas con el propósito de fomentar el espíritu crítico y reflexivo de los alumnos sobre la realidad de su entorno. Se pretende que su comportamiento sea reflexivo sobra la toma de decisiones en situaciones que puedan acarrear riesgos para sí y para los demás en la vía pública. El punto de partida de la puesta en práctica de esta Semana de la seguridad vial es incentivar la motivación del alumnado y animarle a ser respetuoso con las normas de circulación, despertando y apremiando su curiosidad innata de manera que sea siempre el eje de todas las actividades.

Como ya hemos indicado esta Semana de la seguridad vial se reparte en 5 días con varias actividades por día. Todas ellas comparten una temática diaria común y comenzarán con charlas, coloquios y reflexiones sobre los comportamientos para posteriormente realizar las actividades destinadas al saber hacer y las actitudes positivas en cuanto a la educación vial y sus valores.

Para el desarrollo de todas las sesiones se intentará contar con los suficientes recursos humanos que permitan su impartición efectiva. La colaboración de toda la comunidad educativa será de gran ayuda, en especial las AMYPAS y el departamento de calidad junto con todo el cuerpo docente que imparte el grado de TFSMSS.

Durante todos los días se realizará un pequeño descanso a mitad de jornada con el propósito de repartir los esfuerzos de los alumnos en las diferentes actividades. Es necesario en jornadas de más de dos horas programar descansos que permitan el mejor aprovechamiento de las actividades.

EVALUACIÓN

Las actividades extraescolares no podrán contener enseñanzas incluidas en la programación docente de cada curso, ni podrán ser susceptibles de evaluación a efectos académicos de los alumnos. Esto no significa que no se pueda valorar este proyecto profesional desde dos perspectivas diferentes:

- Desde el punto de vista de calidad educativa y mejora continua.
 - Cuestionario de valoración de la actividad
 - Cuestionario de la valoración el alumno
- Desde la evaluación del TSFMSS dentro de un entorno practico orientado a dos de sus módulos del ciclo formativo, el de proyecto profesional y de formación en centros de trabajo.

Como ya hemos indicado podemos contar con la colaboración del departamento de calidad del centro educativo. Se diseñará un cuestionario para los alumnos (Anexo II) que permitirá recoger datos objetivos de realización y otro cuestionario (Anexo I) valorando las actividades y los aspectos pedagógicos. También se redactará un informe final detallado de todas las actividades, con los aspectos a mejorar y aquellos que han sido bien aceptados. Con los datos obtenidos y su análisis permitirá realizar las correcciones necesarias para proponer las mejoras de implantación en los siguientes años.

La evaluación de los TSFMSS se realizará a cargo de los docentes encargados del módulo profesional del Proyecto y consistirá en hacer un seguimiento detallado de los alumnos participantes atendiendo a la normativa vigente que especifica que la evaluación de este módulo debe ser individual y que el 60 % de la calificación final corresponde al profesor tutor que en gran medida puede tener en cuenta la participación de estos alumnos en estas actividades y jornadas extraescolares.

CONCLUSIONES

A continuación, se exponen tres conclusiones obtenidas del aprendizaje recibido durante la consecución de este Máster, de la elaboración de este proyecto profesional educativo y de la perspectiva de futuro tras su finalización.

Mi experiencia personal en el Máster.

Cuando comencé este Máster tengo que reconocer que mi intención básica era cumplir y obtener una titulación que me habilitara profesionalmente. Yo ya tenía experiencia profesional como docente y pensaba que ya tenía adquiridas las capacidades suficientes para desempeñar mi labor. Tengo que reconocer que estaba equivocado, a lo largo de este año pasado he podido adquirir nuevas competencias que no tenía y mejorar aquellas ya adquiridas. Concretamente he tenido la oportunidad de acceder a un tipo de alumnado desconocido para mí hasta entonces, los adolescentes. La asignatura del Máster que trata la psicología, el desarrollo y la educación me ha permitido conocer con detalle las principales características de los alumnos adolescentes y los principales problemas que un docente se va a encontrar en su trabajo. Además, la experiencia en el Prácticum me ha permitido estar en contacto directo con alumnos más jóvenes mejorando aquellos destrezas y habilidades que ya poseía como docente, adaptándolas y mejorándolas a un nuevo tipo de alumnos con un perfil diferente.

En otro sentido la planificación y el diseño de acciones formativas eran facetas inéditas para mí, así como la metodología que se debía emplear en cada caso y la normativa necesaria que se debía cumplir para su realización con éxito. Durante este Máster he podido acceder a esta información y trabajar sus contenidos en la elaboración de trabajos prácticos, que me han proporcionado una base firme para la preparación de este último proyecto profesional. En resumen, puedo afirmar que he conseguido una nueva competencia que me permite planificar, diseñar, organizar y desarrollar programas y actividades de aprendizaje teniendo en cuenta el perfil más joven del alumnado en una materia conocida, la Seguridad Vial.

La seguridad vial en la educación.

La novedad de este curso escolar 2022-2023 de impartir obligatoriamente la seguridad vial en los centros educativos llega tarde, pero mejor ahora que nunca. En mi opinión la Ley de educación sigue tratando esta materia como algo transversal que se enseña dentro de otras asignaturas. Otros países de nuestro entorno cercano han sido más atrevidos y han incorporado la seguridad y la educación viales desde edades muy tempranas y como asignaturas independientes. En la formación profesional se deben cumplir los objetivos profesionales que permitan capacitar a los alumnos para desempeñar su trabajo, pero también es necesario inculcar valores. Formamos profesionales, pero también ciudadanos por lo tanto los docentes tenemos una gran responsabilidad en este sentido. No estamos solos, todos somos educadores viales con el objetivo primordial de la prevención de los accidentes de tráfico.

La importancia de las actividades extraescolares según mi experiencia.

Gracias a las actividades extraescolares los alumnos de la formación profesional pueden mejorar su inserción laboral ya que juegan un papel importante en el desarrollo cognitivo y personal permitiéndoles adquirir competencias muy demandadas en los perfiles profesionales de las empresas como: la comunicación, la capacidad de adaptación, el trabajo en equipo, la autonomía e independencia, etc. En mis prácticas del Máster he comprobado como estas son a veces infravaloradas y tienen un carácter más lúdico sin otro propósito que completar horarios lectivos. En mi opinión y teniendo en cuenta que la Formación Profesional tiene un propósito definido, las actividades extraescolares se deben planificar desde esta perspectiva, es decir para servir claramente de ayuda en la consecución de un empleo en un determinado sector profesional.

El nuevo TSFMSS y su futuro y recorrido profesional.

El sector de la formación vial estaba muy disperso y existían muchos perfiles profesionales en el mercado sin ninguna formación formal. Era necesaria esta nueva figura profesional para aglutinar todas las áreas que abarca la seguridad y educación viales. Este nuevo perfil profesional va a permitir que la formación vial sea de calidad y con rigor dentro del sistema educativo. Los futuros TSFMSS tienen por delante una gran labor pedagógica en todos los ámbitos, especialmente en la formación a lo largo de la vida. Pienso que su futuro profesional está garantizado dentro del sistema productivo ya que la educación se transmite en todas las facetas de la vida desde edades tempranas hasta personas adultas. Además, este nuevo profesional puede dar respuesta formativa a una nueva movilidad y a nuevas tecnologías que cambian a un ritmo muy rápido y que no permite una asimilación temprana por parte de la sociedad traduciéndose en mayor riesgo de accidentes viales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía

- Accidentes de tráfico, en datos y estadísticas. (2022, agosto).
<https://www.epdata.es/datos/accidentes-trafico-datos-estadisticas/65/espana/106>
- Álvarez, J. L. (2022, 10 marzo). Situación de la Educación Vial en España. tuteorica.
<https://tuteorica.com/blog/situacion-de-la-educacion-vial-en-espana-en-la-actualidad/>
- Calendario Escolar - Educaragon. (s. f.). Recuperado 3 de noviembre de 2022, de
<https://educa.aragon.es/calendario-escolar>
- Comisión Europea. (s. f.). European Union. Recuperado 22 de octubre de 2022, de
https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/european-commission_es
- Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311, pp. 29313 a 29424. (s. f.). <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>
- Decade of Action for Road Safety 2021-2030. (2021, 28 octubre).
<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- DGT - DGT en cifras. (2022, octubre). <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>
- DGT - Educación Vial. (s. f.). Recuperado 5 de octubre de 2022, de
<https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/>
- DGT - Educación Vial para Adolescentes y jóvenes. (s. f.). Recuperado 2 de noviembre de 2022, de https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/educacion-vial-para-adolescentes-y-jovenes/?utm_medium=copy
- DGT - Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible: un nuevo título de FP con muchas salidas profesionales. (s. f.). Recuperado 12 de octubre de 2022, de <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/tecnico-superior-en-formacion-para-la-movilidad-segura-y-sostenible-un-nuevo-titulo-de-fp-con-muchas-salidas-profesionales/>
-

- DGT & Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo e Inspección de Trabajo y Seguridad Social. (2011). Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa (DGT. Observatorio Nacional de Seguridad Vial). <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/Images/notas-de-prensa/2022/la-dgt-presenta-el-sello-de-movilidad-segura-en-la-empresa/Plan-tipo-de-movilidad-segura-y-sostenible-en-la-empresa.pdf>
- Dirección General de Tráfico & Ministerio del Interior. (s. f.). Cuestiones de Seguridad Vial. (2021.a ed.). <https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/permisos-de-conducir/certificacion-aptitud-profesores-formacion-vial/2020/Manual-II-Cuestiones-de-Seguridad-Vial-2020.pdf>
- «Educación». (2022). WordReference.com | Online Language Dictionaries. <https://www.wordreference.com/definicion/educaci%C3%B3n>
- Educación vial. Guías Jurídicas. Wolters Kluwer. (s. f.). Recuperado 6 de octubre de 2022, de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMjU0NztbLUouLM_DxbIwMDCwNzA_wuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAVLDkLDUAAAA=WKE
- Educativo, É. (2021, 6 febrero). El gasto de España por alumno, inferior a la media de la OCDE. <https://exitoeducativo.net/el-gasto-de-espana-por-alumno-inferior-a-la-media-de-la-ocde/>
- El módulo profesional de Proyecto en los Ciclos Formativos de Grado Superior. (s. f.). TodoFP | Ministerio de Educación y Formación Profesional. Recuperado 26 de octubre de 2022, de <https://www.todofp.es/sobre-fp/formacion-en-centros-de-trabajo/modulo-profesional-proyecto.html>
- Espasa-Calpe. (2001). Diccionario de la lengua española. Espasa.
- Gobierno de Aragón & Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. (s. f.). Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011–2020. Recuperado 4 de octubre de 2022, de https://transparencia.aragon.es/sites/default/files/documents/plan_integral_de_seguridad_vial_de_aragon_2011-2020.pdf
- Gómez, J. (2016, 8 junio). Formación continua a lo largo de la vida. <https://www.cerem.es/>. <https://www.cerem.es/blog/formacion-continua-a-lo-largo-de-toda-la-vida-profesional>
-

- Hospital del Mar. (2021, 28 enero). 1 de cada 4 accidentados en patinete eléctrico necesita cirugía.
<https://www.parcdesalutmar.cat/es/noticies/view.php?ID=1303>
- IES CORONA DE ARAGÓN - Documentos Web | Extraescolares. (s. f.). Recuperado 27 de octubre de 2022, de <http://www.iescorona.es/proyectos-actividades-extraescolares-6.php>
- Jiménez Fernández, M. C. (2010). Educación vial. respuesta a una necesidad social. Davinci Continental, S.L.
- Join the UN Global Road Safety Week campaign! (s. f.). Recuperado 1 de julio de 2022, de <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>
- La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el. (2017, 13 noviembre). Desarrollo Sostenible.
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>
- La resolución 74/299 de la Asamblea General “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” A/RES/74/299. (2020, 31 agosto).
<https://undocs.org/en/A/RES/74/299>
- Las actividades complementarias y extraescolares en Formación Profesional. (2021, 27 marzo). <https://sociocultural.net/noticias-generales-sociocultural/las-actividades-complementarias-y-extraescolares-en-formacion-profesional/>
- Melián, J. (s. f.). La VISIÓN CERO en camino – Seguridad Vial en Suecia. Recuperado 30 de septiembre de 2022, de <https://www.ancosev.org/la-vision-cero-en-camino-seguridad-vial-en-suecia/>
- Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social - Profesionales - SEGURIDAD VIAL - ACCIDENTES - PREVENCION LESIONES - NACIONES UNIDAS - ONU -SEGUNDO DECENIO ACCION. (s. f.). Recuperado 27 de septiembre de 2022, de <https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Prevision/SeguridadVial/SegundodecenioSegvial.htm>
- Morán, M. (2021, 4 mayo). La Agenda para el. Desarrollo Sostenible.
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Origin and Background Vision Zero. (s. f.). Trafikverket. Recuperado 29 de octubre de 2022, de <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/Background-Vision-Zero/>
-

- Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. (s. f.). Recuperado 20 de octubre de 2022, de <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Press corner. (s. f.). European Commission - European Commission. Recuperado 29 de septiembre de 2022, de https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_17_1460
- RACE. (2022, 31 mayo). Seguridad vial, ¿debe ser asignatura obligatoria en los colegios? <https://www.race.es/seguridad-vial-asignatura-ninos>
- Road safety. (2019, 2 octubre). <https://www.who.int/health-topics/road-safety>
- Road Traffic Safety | UNECE. (2022, 26 septiembre). <https://unece.org/transport/road-traffic-safety>
- Sánchez, A. (2022, 25 agosto). Educación. Concepto de - Definición de. <https://conceptodefinicion.de/educacion/>
- Títulos por Familias Profesionales. (s. f.). TodoFP | Ministerio de Educación y Formación Profesional. Recuperado 11 de septiembre de 2022, de <https://www.todofp.es/que-estudiar/loe.html>
- Transportation Safety | Transportation Safety | Injury Center | CDC. (s. f.). Recuperado 22 de septiembre de 2022, de <https://www.cdc.gov/transportationsafety/index.html>
- United Nations. (s. f.). Naciones Unidas | Paz, dignidad e igualdad en un planeta sano. Recuperado 19 de septiembre de 2022, de <https://www.un.org/es/>
- World Health Organization & World Health Organization. (2019). Global Status Report on Road Safety 2018. World Health Organization.

Normativa

- Decreto de 25 de septiembre de 1934 aprobando el Código de la Circulación y sus Anexos. (1934, 26 septiembre). <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1934-8197>
- Ley Orgánica 3/2022, de 31 de marzo, de ordenación e integración de la Formación Profesional. (s. f.). Recuperado 19 de octubre de 2022, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-5139>
-

Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación. (s. f.).

Recuperado 27 de octubre de 2022, de

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12978>

Orden ECD/1182/2022, de 3 de agosto, por la que se establece el currículo del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible para la Comunidad Autónoma de Aragón. (2022). <http://www.boa.aragon.es/cgi-bin/EBOA/BRSCGI?CMD=VERDOC&BASE=BOLE&PIECE=BOLE&DOCS=1-22&DOCR=1&SEC=FIRMA&RNG=200&SEPARADOR=&SECC-C=&PUBL-C=&PUBL=20220817&@PUBL-E=>.

Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria. (s. f.). Recuperado 24 de octubre de 2022, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2022-3296>

Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo. (s. f.). Recuperado 19 de octubre de 2022, de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-4569

Real Decreto 1694/1995, de 20 de octubre, por el que se regulan las actividades escolares complementarias, las actividades extraescolares y los servicios complementarios de los centros concertados. (s. f.). Recuperado 19 de octubre de 2022, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-25948>

Resolución de 12 de diciembre de 2012, del Director General de Ordenación Académica, por la que se dictan instrucciones para la programación, seguimiento y evaluación del módulo profesional de proyecto incluido en los currículos de los títulos de formación profesional establecidos al amparo de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación. (s. f.). Recuperado 2 de noviembre de 2022, de <http://www.boa.aragon.es/cgi-bin/EBOA/BRSCGI?CMD=VEROBJ&MLKOB=712672003535>

ANEXOS

Anexo I

Cuestionario de Evaluación de la Actividad por parte del Docente

DATOS DE LA ACTIVIDAD:

Nombre de la actividad y fecha de realización:	Asociación / Entidad que la realiza:	Duración aprox. de cada sesión:	Nº de sesiones:
Actividad realizada dentro del centro <input type="checkbox"/>	Actividad realizada fuera del centro (salida, pernoctación) <input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Actividad del departamento	<input type="checkbox"/> Actividad de FUNDAR	<input type="checkbox"/> Otras actividades del programa	
Modalidad / formato de la actividad:	<input type="checkbox"/> Taller	<input type="checkbox"/> Charla/ Conferencia	<input type="checkbox"/> Debate
	<input type="checkbox"/> Encuesta	<input type="checkbox"/> Visita a museos, ferias, etc.	<input type="checkbox"/> Dinámica de grupo
	<input type="checkbox"/> Pase de audiovisuales	<input type="checkbox"/> Juegos	<input type="checkbox"/> Actividades de indagación
	<input type="checkbox"/> Excursión	<input type="checkbox"/> Participación en estudio/ estadística	<input type="checkbox"/> Convivencia, intercambios
Cursos y grupos a los que se dirige:	Alumnado participante	nº total:	Nacionalidades:
La actividad desarrolla:	<input type="checkbox"/> Valores y temas transversales	<input type="checkbox"/> Contenidos curriculares y competencias básicas	<input type="checkbox"/> Ambos

EVALUACIÓN DE LA ACTIVIDAD:

¿La actividad cuenta con un número de sesiones adecuado?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿La duración de cada sesión es la adecuada?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿El nivel es adecuado para los alumnos a los que va dirigida la actividad?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿La modalidad o formato de la actividad es el adecuado?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿Los recursos utilizados son adecuados para el tipo de actividad?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿Los temas tratados en la actividad son significativos?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿El ponente ha conseguido transmitir la información de manera organizada e inteligible?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿El ponente ha conseguido despertar el interés de los alumnos?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿La actividad ha motivado a los alumnos y ha despertado su interés?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿Cuál ha sido, globalmente, el interés, la participación y el comportamiento del alumnado?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿La información y publicidad que se ha hecho de la actividad es adecuada?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Sólo para actividades realizadas fuera del centro					
¿El transporte ha sido adecuado? (seguridad, viaje, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿El lugar de pernoctación ha sido adecuado? (seguridad, higiene, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
¿Cuál ha sido el comportamiento general de los alumnos?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

ASPECTOS PEDAGÓGICOS DE LA ACTIVIDAD:

Contribución de la actividad al desarrollo de las competencias básicas					
Competencia en comunicación lingüística	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia matemática	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia en el conocimiento e interacción con el mundo físico	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Tratamiento de la información y competencia digital	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia social y ciudadana	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia cultural y artística	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia para aprender a aprender	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
Competencia en autonomía e iniciativa personal	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="5"/>
¿Qué valores y temas transversales aborda principalmente la actividad?					
Igualdad de derechos y oportunidades y no discriminación <input type="checkbox"/>	Prevención de la violencia y resolución pacífica de conflictos <input type="checkbox"/>				
Cultura del esfuerzo individual y motivación <input type="checkbox"/>	Ejercicio de la responsabilidad individual y colectiva <input type="checkbox"/>				
Promoción del trabajo colectivo <input type="checkbox"/>	Respeto, tolerancia y ejercicio de empatía <input type="checkbox"/>				
Cooperación y solidaridad <input type="checkbox"/>	Educación para la salud y el consumo responsable <input type="checkbox"/>				
Concienciación sobre el impacto medioambiental de la actividad humana <input type="checkbox"/>	OTROS (especificar):				

SUGERENCIAS / ASPECTOS MEJORABLES DE LA ACTIVIDAD:

Firma profesor/es acompañante/s: _____



Anexo II

Cuestionario evaluación de las actividades extraescolares por el alumno

CUESTIONARIO PARA EVALUAR ACTIVIDADES EXTRAESCOLARES

Actividad

Fecha

Lugar

Favor de escribir el número que mejor describa su percepción de cada premisa, según la siguiente escala:

2 Totalmente de acuerdo

0 Totalmente en desacuerdo

1 Parcialmente de acuerdo

N/A No aplica

Organización

Criterios	2	1	0	N/A
1. La actividad se inició puntualmente.				
2. Las instalaciones físicas fueron adecuadas.				
3. La secuencia de la actividad siguió el orden establecido en el programa.				
4. La distribución y uso del tiempo fue adecuado.				

Presentación

Criterios	2	1	0	N/A
1. Se alcanzaron los objetivos para la actividad.				
2. Los temas se presentaron con claridad.				
3. Hubo oportunidad para la participación durante la discusión del tema.				
4. Los temas discutidos fueron de utilidad.				
5. Recomendaría que la actividad se ofreciera nuevamente.				

Comentarios u observaciones

¿Necesitó transporte? ¿Qué empresa? Puntúe su actuación
